This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

+ *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.

+ *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.

+ *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.

+ *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertati di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da `http://books.google.com`

HRL

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

HE3097
U57

L Ungaro. M.J

SUL PROGETTO DI LEGGE

PRESENTATO DAI

MINISTRI DE' LAVORI PUBBLICI E DELLE FINANZE

(MENABREA E MINGHETTI)

ALLA CAMERA DE' DEPUTATI IL 30 GIUGNO 1864

RELATIVO AL

RIORDINAMENTO E AMPLIAZIONE

DELLE

RETI FERROVIARIE DEL REGNO

NONCHÈ

SU L'ALTRO PROGETTO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DE' LAVORI PUBBLICI (IACINI)
DI CONCERTO COL MINISTRO DELLE FINANZE (SELLA)
nella tornata della Camera de' 29 novembre 1864

RELATIVO ALLE

MODIFICAZIONI ED AGGIUNTE AL PROGETTO DI RIORDINAMENTO
DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

TORINO
TIPOGRAFIA V. VERCELLINO
1865.

LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY

H2686

Protesto innanzi tutto, che se vengo a confutare il progetto di Legge sul riordinamento ed ampliazione delle Ferrovie italiane, nonchè l'altro sulle modificazioni ed aggiunte fatte al primo; e se prendo di mira segnatamente la Convenzione stipulata nel 28 novembre 1864 tra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze col Rappresentante le Ferrovie Meridionali, non mi riprometto certamente di non far votare dalla maggioranza del Parlamento la detta Legge, e di far respingere la indicata Convenzione.

Conosco bene che il Governo à fiducia su la

maggioranza del Parlamento, la quale ordinariamente vota qualunque Legge venga proposta dal Ministero.

Ma sicuro, come io sono, di dire verità, e che oltre i Ministri e coloro che sempre applaudiscono evvi l'Italia, l'Europa e la Storia, dichiaro essere mio scopo di scrivere a solo fine di proclamare la verità.

I Ministri che ànno stipulata la Convenzione del 28 novembre e che propongono i *gruppi* delle Ferrovie, sperano trionfare nel Parlamento; ed io spero trionfare in un recinto più vasto, in quello della pubblica opinione, poichè la proposta Ministeriale sarà al certo altamente respinta dalla coscienza pubblica dell'Italia e dell'Europa.

Ed a siffatta pubblica coscienza io consacro questo scritto, di cui la seconda parte specialmente più che la prima io raccomando al diligente esame di ogni onesto cittadino.

PARTE PRIMA.

CONCETTO GENERALE DELLA LEGGE PROPOSTA E DELLA CONVENZIONE.

Apertamente dichiaro che la Legge proposta sul riordinamento ed ampliazione delle Ferrovie italiane, e la Convenzione del 28 novembre 1864, non fanno che, la prima stabilire il monopolio delle Ferrovie dell'Italia presso quattro sole Compagnie industriali, e la seconda favorire in modo inconcepibilmente eccessivo gl'interessi della Società delle Ferrovie Meridionali; ambedue recando un aggravio inaudito alle troppo esauste finanze dello Stato italiano.

Si è dato ingenuamente ad intendere:

Che la proposta dei *gruppi* si sia fatta nel fine di giovare agl'interessi generali della Nazione e del pubblico servizio;

Che la Convenzione del 28 novembre si sia stipulata nel fine di togliere dalla Concessione

maggioranza del Parlamento, la quale ordinariamente vota qualunque Legge venga proposta dal Ministero.

Ma sicuro, come io sono, di dire verità, e che oltre i Ministri e coloro che sempre applaudiscono evvi l'Italia, l'Europa e la Storia, dichiaro essere mio scopo di scrivere a solo fine di proclamare la verità.

I Ministri che ànno stipulata la Convenzione del 28 novembre e che propongono i *gruppi* delle Ferrovie, sperano trionfare nel Parlamento; ed io spero trionfare in un recinto più vasto, in quello della pubblica opinione, poichè la proposta Ministeriale sarà al certo altamente respinta dalla coscienza pubblica dell'Italia e dell'Europa.

Ed a siffatta pubblica coscienza io consacro questo scritto, di cui la seconda parte specialmente più che la prima io raccomando al diligente esame di ogni onesto cittadino.

HE 3097
U57

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

U57

Più tardi, visto il commercio immensamente moltiplicato per siffatti nuovi veicoli, si vide pure che ogni Ferrovia, la quale abbia un'importanza, paga largamente in un tempo più o meno lungo gl'interessi non solo, ma anche i capitali spesi per essa.

E nello stesso tempo, cominciate le gare delle Società industriali per costruire Ferrovie quante più potessero, i Governi bene accorti si astennero dal loro primitivo concorso in siffatte intraprese. E non vi è chi ignori di quanto sieno aumentate le Ferrovie in Europa nell'ultimo decennio, appunto per le gare nate tra le Società industriali, di cui ciascuna si è studiata e si studia sempre di offrire le migliori possibili condizioni per ottenere in preferenza le Concessioni.

I Governi più accorti, che più promuovono queste gare di Società fra loro, veggono maggior numero di Ferrovie nei loro Stati.

L'associazione dei capitali, eminentemente sviluppata in Inghilterra ed in Francia, à ivi create innumerevoli Società, le quali cercano specialmente all'estero d'impiegare le loro ricchezze, per ritrarne un vantaggio maggiore di quello che nei propri paesi e fra mille concorrenze potrebbero ottenere.

È perciò che noi abbiamo in Italia quasi tutte Compagnie estere per le intraprese industriali;

ed anche perchè lo spirito di associazione non è presso di noi ancora sviluppato a cagione delle miserande condizioni di schiavitù politica, in cui la maggior parte d'Italia è stata fino al nostro glorioso risorgimento del 1860.

Un saggio e provvido Governo deve sventare ogni monopolio tendente a riunire in poche mani le grandi intraprese industriali, e deve fare invece che queste abbiano il maggior possibile numero di concorrenti, i quali, quando anche sieno esteri, produrranno sempre i due immensi vantaggi, l'uno di migliorare le condizioni delle intraprese per riuscire a preferenza di altri, il secondo di essere di sprone e di esempio ai nazionali per fecondarne e per promuoverne lo spirito di associazione.

Queste sono teoriche da tironi e notissime a tutti.

Or quale è l'effetto che produrranno i proposti *gruppi* delle Ferrovie italiane? — Il monopolio per *un secolo intero* di tutte le Ferrovie dell'Italia nelle mani di quattro sole Società industriali!

Presentemente l'Italia à molte Ferrovie in esercizio, molte in costruzione, moltissime da costruire.

Le Ferrovie in esercizio sono per una parte

stanza a due, nelle quali tutte le altre si compendiano, le ragioni che lo ànno determinato al progetto:

1ª Coi *gruppi* si ottiene la uniformità del servizio e delle tariffe;

2ª Con fondere in poche grandi tutte le Società si evita il fallimento di alcune di esse.

Rispondo — Anche quando le Società fossero mille, può bene aversi l'uniformità del servizio e delle tariffe, poichè è diritto ed obbligo insieme del Governo proveniente dalla Legge di regolare l'uno e stabilire le altre.

Per un buon servizio in favore del pubblico basterebbe una buona Legge sul servizio comulativo. Senza distruggere alcuna delle Società esistenti, perchè non si provvede dal Governo che esse abbiano delle convenzioni reciproche, siccome innanzi ò accennato esistere in Francia ed in Inghilterra, le quali stabiliscano la esattezza del servizio e la uniformità e risparmio dei prezzi?

Ma le piccole Società non possono reggersi, e se non si fondono tutte, falliranno — È la seconda ragione.

Rispondo — Quando lo Stato dà una garanzia, come l'ànno tutte le nostre Società, il fallimento o non si verifica, o è l'effetto della cattiva amministrazione della Società.

Se non si verifica, non vi è ragione di sopprimere le Compagnie.

Se si verifica per colpa dell' amministrazione, non deve essere certamente il Governo obbligato ad impedire col dispendio dello Stato le perdite degli azionisti. Pensino essi a scegliersi buoni amministratori, e non falliranno.

Per verità non vi è ragione da giustificare tanta commiserazione governativa a favore di privati, quali sono in sostanza le Società ferroviarie.

Se il mio agente mi ruberà, spero che il Ministro delle Finanze mi rimborserà del valore del furto. Io individuo privato, rimpetto al mio agente, non sono men degno della munificenza governativa di quello che lo sono gli azionisti di una Ferrovia rimpetto ai loro amministratori.

E qui mi si conceda non già di rammentare agli Onorevoli Rappresentanti la Nazione, i quali non àn bisogno del mio ricordo, ma di far presenti ai miei lettori le parole pronunziate dagli Onorevoli Deputati Valerio e Boggio nella tornata della Camera del 30 giugno dello scorso anno, quando dal Ministro de' Lavori Pubblici si presentò appunto il progetto di Legge su i *gruppi*.

L'onorevole Valerio, ingegnere distintissimo, e versato più che altri mai in tutto ciò che

riguarda la parte tecnica non solo, ma la industriale delle Ferrovie, espresse assai meglio che io non l'ò fatto, il pensiero che questa Legge distruggerà tutte le future libertà industriali dell'Italia, e che era ben a lamentare come in quell'epoca in cui stavano per prorogarsi, attese le vacanze estive, le sessioni parlamentari, si fosse presentata una Legge di così grave importanza.

Ecco le sue parole:

Io confesso che sono veramente addolorato di vedere presentare nello stadio attuale del Parlamento una Legge di così grave importanza, che tocca, con tanto pericolo di tutte le future libertà industriali dell'Italia, ad uno dei rami dell'industria nazionale che più interessa la pubblica ricchezza, la potenza pubblica; una Legge che tende sempre più a ribadire quel sistema di concentramento, il quale, a mio avviso, è una delle piaghe più terribili che si minacciano alla patria nostra.

E l'onorevole Boggio venne più chiaramente a far rilevare un fatto, che sembra in sè stesso insignificante, ma che porta la funesta conseguenza di non potersi attentamente discutere alcune Leggi ben gravi, e tra queste *per combinazione* si trovano sempre quelle che riguardano Concessioni di Ferrovie, poichè per simili discussioni non dirò già che si fissino *a bello*

studio, ma s'incontrano gli ultimi momenti di una sessione parlamentare, quando la ben perdonabile stanchezza per i lunghi durati lavori non può richiamare tutta l'attenzione degli Onorevoli Rappresentanti della Nazione su le discussioni.

Chi non rammenta in qual modo nell'agosto 1862, *nell'ultimo giorno della sessione, e di notte* fosse discussa e votata a tamburo battente la Legge Bastogi, ad onta delle proteste di chi ebbe impedito il discorso?

Ecco le parole dell'onorevole Boggio, le quali se erano vere ai 30 giugno 1864, sono assai più vere in questi ultimi aneliti sia della sessione parlamentare, sia del periodo stesso di legislatura:

Credo che l'onorevole Valerio, quando accennava all'urgenza che fosse inteso fin d'oggi di quali documenti desiderava comunicazione, non avesse punto in pensiero di fare allusioni personali ad alcuno dei Ministri, ma intendesse solo constatare un fatto, del quale abbiamo già più volte dovuto subire l' influsso. Egli intese constatare questo fatto già più volte accaduto (ed appunto il caso volle che ciò accadesse principalmente per ferrovie), che i progetti di legge relativi a questa materia giungessero in discussione negli ultimi giorni delle sedute della Camera, in guisa che non si può dire

che tutte le volte sieno le discussioni riescite complete e mature.

Ma via — si dica pure francamente e senza orpello:

1. Lo Stato ebbe bisogno di denaro. Colui che compendia in sè la Società delle Ferrovie Lombarde somministrò il denaro, e venne perciò la Convenzione della vendita delle Ferrovie dello Stato a quelle gravose condizioni che a me non preme di esaminare; ed ora di tali condizioni neppur si è contenti!

Ecco la vera ragione della formazione del gruppo delle Ferrovie Lombarde.

2. È da oltre un anno che il mondo finanziario, specialmente nelle borse di Londra e Parigi, annunziava la prossima fallita della Società della Romane. Però i suoi ricchi e potenti amministratori si rivolsero, e non invano, al nostro misericordioso Governo, e tosto si rimpastarono cessioni e retrocessioni di linee, concessioni di linee nuove, aumento di garanzie di prodotti, e cose simili, da portare per risultato molti milioni annui a carico maggiore dello Stato, per far fronte a quel tal capitale di cui la Società si trova in *deficit*.

Prima della Convenzione del 15 settembre

1864 tra l'Italia e la Francia era forse giustificabile un sagrifizio dello Stato, per ottenere che la Compagnia facesse subito la Ferrovia, ora in lenta costruzione, da Ancona a Roma, e l'altra da Civitavecchia al confine toscano.

Ma ora l'unico scopo, che si otterrà col gruppo Toscano-Romano, sarà di spendere i tesori della Nazione per evitare la bancarotta della Compagnia delle Romane!

Ed ecco la vera cagione della creazione del *gruppo* della Romane!!

A questo *gruppo* vanno a riunirsi le quattro Società delle Ferrovie Toscane, alle quali il cessare di esistere isolatamente reca un vantaggio ben grande, poichè è troppo noto che dalla unione viene la forza, e da questa il maggiore lucro. Ed in grazia degli Onorevoli Deputati e degli altri ragguardevoli amministratori delle attuali Compagnie delle Ferrovie Toscane, non si è mancato di formare questo *gruppo*, le cui Convenzioni leggonsi inserite nel rapporto a stampa del Ministro. Che in quelle Convenzioni si trovino segnati come contraenti Ministri da una parte e Deputati dall'altra, non deve certamente recar sorpresa alcuna, nè far cattiva impressione, come taluni ànno creduto notare.....

È vero che il già Presidente della Commis-

sione dell'inchiesta Parlamentare per le Ferrovie Meridionali faceva un dì tuonare nella Camera dei Deputati la sua ben autorevole ed onestissima voce sulla incompatibilità del nobile ufficio di rappresentante la Nazione con le pagate funzioni di amministratore di Società sussidiate dallo Stato, ed energicamente provocò dal Governo un progetto di Legge per dichiarare tale incompatibilità. Ma è vero altresì che l'attuale onorevolissimo Ministro dell'Interno à dimenticate, ora che il poteva con un solo atto di volontà, ed à trascurato di far paghe le nobili aspirazioni dell' onorevolissimo Commendatore Lanza, nel cui desiderio e nella cui voce si confortava tutta l'Italia onesta!

3. In quanto poi alle Ferrovie dell'Italia Meridionale, si è di esse formato un *gruppo* della più prediletta fra le Società, nel cui interesse, come innanzi ò accennato, si è stipulata la Convenzione del 28 novembre. Quali sieno stati i favori e quali gli enormi aggravi dello Stato per essi, è ciò appunto che verrò ora man mano dimostrando.

§ 2.°

La Convenzione del 28 *novembre assolve la Società delle Meridionali da tutti gl' inadempimenti al suo primitivo contratto di Concessione del* 1862.

L'articolo 2 della Convenzione del 1862 dice così:

I termini per il compimento della costruzione delle varie sopradette linee sono fissati come segue:

1. *Per le sezioni di strada da S. Benedetto del Tronto a Conza e da Napoli ad Eboli, il* 1.° *maggio* 1863.

2. *Per le sezioni da Eboli a Laviano, il* 1.° *gennaio* 1864.

3. *Per la sezione da Conza a Laviano, il* 1.° *gennaio* 1865.

4. *Per il tratto da Foggia a Barletta, il* 1.° *gennaio* 1864.

5. *Per quello da Barletta a Bari, il* 1.° *luglio* 1864.

6. *Per quello da Bari a Brindisi, il* 1.° *gennaio* 1865.

7. *Per quello da Brindisi ad Otranto, il* 1.° *gennaio* 1866.

8. *Per la diramazione da Bari a Taranto, il* 1.° *luglio* 1865.

o sezioni di linee nei termini per loro rispettivamente fissati nell'articolo 2 *della Convenzione, sarà soggetta ad una conseguente diminuzione di guarantigia di annuo prodotto lordo chilometrico accordato per quelle linee o sezioni di linee. Questa diminuzione sarà proporzionata alla durata del ritardo, e valutata sulla base del* 10 *p.* 0[0 *per il ritardo di un anno.*

Certa essendo la colpa, e determinata per Legge la pena da subire, non poteva la Società esimersene.

Però dopo essersi detto dal Ministro nel suo rapporto a stampa, pagina 10, *si è transatto sul passato nell'argomento delle liquidazioni*, si viene col secondo alinea dell'articolo 17 della Convenzione del 28 novembre a mettere una pietra sepolcrale sui passati inadempimenti della Società medesima!

A chi ne domandasse il perchè non saprei dare alcuna risposta!

Dunque la Convenzione del 28 novembre è stata fatta in primo luogo per assolvere la Società delle Meridionali dagl'inadempimenti del suo primo contratto del 1862.

§ 3.°

La Convenzione del 28 *novembre eleva da* 29 *fino a* 34 *mila lire, e non riduce, come si vuol far credere, la garanzia del prodotto chilometrico.*

Fu detto, prima di leggersi stampata la Convenzione del 28 novembre, che con essa si era fatto *un colpo di Stato* a favore dell'Erario, riducendosi la garanzia di 29,000 lire di prodotto chilometrico accordata alla Società delle Meridionali nella Concessione del 1862.

Tutti applaudirono, prima di leggerla, la detta Convenzione; però dopo averla esaminata, molti uscirono da disinganno, ma parecchi rimangono ancora nell'illusione di tal procurata diminuzione di garanzia.

Un accurato esame ed analisi dell'articolo 17 della Convenzione suddetta dimostrerà pienamente il mio assunto.

Comincio dal trascrivere il detto articolo 17:

Al sistema di garanzia di un annuo prodotto lordo di lire 29,000 *per chilometro accordato alla Società dall'articolo* 15 *della Convenzione annessa alla legge* 21 *agosto* 1862, *viene sostituito il seguente per tutta la rete sociale determinata dalla presente Convenzione, escluse le linee della Lombardia.*

A partire dal 1° *gennaio* 1865 *sino al* 31 *dicembre* 1868 *il Governo pagherà alla Società una sovvenzione annua di lire* 22,000 *per chilometro, qualunque sia il prodotto lordo che sarà per verificarsi nel detto periodo di tempo.*

Dal 1° *gennaio* 1869 *lo Stato pagherà annualmente alla Società una somma di lire* 20,000 *per chilometro, ed il prodotto annuo lordo chilometrico sarà devoluto per intero alla Società, sino a tanto che non avrà raggiunta la somma di lire* 7000.

Allorquando questo prodotto lordo sorpasserà la somma di lire 7000 *per chilometro, la sovvenzione sarà diminuita in ragione del* 50 *p.* 0/0 *dell'eccedenza del detto prodotto lordo chilometrico di lire* 7000, *sino a che questo prodotto non abbia raggiunta la somma di lire* 21,000 *per chilometro.*

L'eccedenza del prodotto della detta somma di lire 21,000, *unitamente alla metà del prodotto stesso compreso tra le* 7 *e le* 21,000 *lire, andranno per intero in diminuzione della sovvenzione sino alla sua estinzione.*

In correspettivo poi per la soppressione dei tronchi di linea da Foggia ad Eboli e da Popoli a Ceprano, pei lavori, provviste e studi fatti per questi due tronchi, per rescissione dei contratti ed indennità d'ogni genere agli appaltatori dei medesimi, per la cessione che la Società stessa deve fare al Governo del corpo stradale e massicciata di ghiaia in opera od in provvista del tratto di ferrovia da sopprimersi

da Foggia a Candela, per le opere di finimento e completazione delle due linee Bologna-Ancona e Castelbolognese-Ravenna, indicate nell'articolo 14, *ed infine per ogni qualunque spesa accessoria per la costruzione e per l'esercizio delle tre nuove linee concesse da Foggia a Napoli per Benevento, da Termoli all'incontro di detta linea per Campobasso, e da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila, è accordata alla Società un'annua somma di lire* 1000 *per ogni chilometro della linea componente la rete sociale determinata dalla presente Convenzione, escluse le linee della Lombardia.*

Per ben calcolare il valore di quest'articolo bisogna conoscere:

1. Che tutta la rete sociale delle Ferrovie concesse alla *benemerita* Compagnia delle Meridionali è di 1600 chilometri, come è detto alla pagina 17 del rapporto a stampa del Ministro;

2. Che di detti 1600 chilometri circa 600 sono già in esercizio, altri 400 lo saranno a tutto il 1865, ed il rimanente lo potrà essere per tutto il 1869;

3. Che le linee concesse nel 1862 alla detta Compagnia avevano la lunghezza di 1365 chilometri, e che quindi ora vi si sono aggiunti altri 235 chilometri;

4° Che essendosi con la Concessione del 1862 garentito dallo Stato il prodotto di 29 mila

lire al chilometro, esso ammontava all' annua somma di 39,585,000 lire. Ed ora con l'aumento di altri 235 chilometri, il prodotto stesso avrebbe dovuto crescere di altri 6,725,000, e quindi il prodotto intero garentito per tutta la rete dei 1600 chilometri avrebbe dovuto essere di 46,310,000 lire annue.

Inoltre per ben fare la mia analisi mi occorre assodare quale sia l'attuale prodotto dei 600 chilometri che sono in esercizio, e quale probabilmente potrà essere pel periodo dal 1° gennaio 1865 a tutto il 1868.

Il prodotto delle linee attualmente in esercizio io non intendo supporlo aereamente, come fa il Signor Ministro per la Ferrovia di Savona, alla quale attribuisce, pagina 5 del suo rapporto, un prodotto di L. 20 mila a chilometro. Eppure lo potrei, imperciocchè le linee su cui io porto esame sono ben più importanti di quella di Savona. Desumo invece la mia ipotesi dalla statistica officiale esistente alla pagina 19 della relazione a stampa del Ministro Menabrea. Ivi è detto che la linea da Bologna ad Ancona produce attualmente L. 16 mila al chilometro. E poichè le linee concesse alla Società delle Meridionali ed attualmente in esercizio sono la continuazione della linea Bologna-Ancona, io potrei prendere a base dei miei calcoli il prodotto stesso per ciascuno dei 600 chilometri.

Ma pure lascio la cifra delle 20 mila lire al chilometro *supposte* dal Ministro per la linea di Savona, lascio pure le 16 mila che effettivamente produce la linea Bologna-Ancona, ed in difetto di altra nozione (che ben poteva darsi dal Ministro) mi servo della media proporzionale fissata dal lodato Signor Conte Menabrea nella indicata pagina 19 della sua relazione.

La detta media proporzionale di prodotto attuale è di L. 12 mila annue al chilometro.

Nè mi si dica che attualmente, o per dir meglio nello scorso anno 1864, le linee delle Meridionali non ànno dato siffatto prodotto; imperciocchè non solamente io non parlo che del prodotto dal 1865 al 1868, ma ancora osservo che se il prodotto della linea Ancona-Pescara sorpassò le lire 10 mila al chilometro (nè vi sarà alcuno che vorrà contraddirmi, poichè prima di scrivere ciò io mi son provveduto delle pruove per dimostrarlo - ed il Ministro lo sa bene), indubitatamente giunta la linea a Brindisi, il che dovrà verificarsi fra poco, è impossibile che essa produca meno delle lire 12 mila al chilometro.

Del resto ripeto che io non parlo del prodotto avutosi nel 1864; ma dovendo stabilire quello che si avrà dal 1865 a tutto il 1868 in coacervo, e sugli elementi delle supposizioni del Ministro e delle statistiche delle altre linee, mi convinco che il prodotto stesso sarà di L. 12 mila annue al chilometro.

Per dimostrare quindi che la Convenzione del 28 novembre non à punto diminuita la guarentigia accordata con la Concessione del 1862, ma produce l'effetto di accrescerla delle 29 fino alle 34 mila lire al chilometro, distinguo tre casi, o per meglio dire tre periodi di prodotto delle Ferrovie Meridionali.

Primo periodo — dal primo gennaio 1865 a tutto il 1868, ed in tal periodo fisso il prodotto a lire 12 mila annue al chilometro.

Secondo periodo — dal prodotto delle 13 mila lire sino alle 20 mila inclusive.

Terzo periodo — dal prodotto delle 21 sino alle 34 mila lire.

A partire dal primo gennaio 1865 *sino al* 31 *dicembre* 1868, dice l'articolo 17, *il Governo pagherà una sovvenzione alla Società di annue lire* 22 *mila per chilometro, qualunque sia il prodotto lordo che sarà per verificarsi nel detto periodo di tempo.*

Or, poichè nel primo periodo le Ferrovie renderanno L. 12 mila al chilometro, ed a tal prodotto saranno aggiunte le *fisse* ed *invariabili* L. 22 mila al chilometro, il risultamento sarà che la Società tra il prodotto effettivo e la sovvenzione del Governo introiterà certamente le lire 34 mila al chilometro. E quando anche tale prodotto effettivo voglia diminuirsi sino alla più bassa ipotesi fissata dal Ministro Commendatore Jacini

per il prodotto da Cairo ad Aqui in lire 8 mila chilometriche, pure la Società riscuoterà nel primo detto periodo sempre un prodotto maggiore di quello garentitole con la Concessione del 1862.

Ma è egli mai possibile che nel coacervo dei quattro anni Ferrovie già in esercizio, Ferrovie d'importanza somma potranno rendere sole 8 mila lire al chilometro? E quando anche lo rendano ancora per i primi due anni, non lo raddoppieranno poi nel 1867 e nel 1868? E non mi si darà forse del ridicolo con l'aver uguagliato le Ferrovie dell'Italia Meridionale a quella di Cairo-Aqui come importanza e come prodotto supposto? Ma io ò voluto fissare una ipotesi la più favorevole agl'interessi della Società delle Meridionali, per conchiuderne che nel primo periodo l'introito supererà sempre le lire 29 mila al chilometro, e che nella mia ipotesi, che ben pochi potranno contraddire, del prodotto cioè di lire 12 mila al chilometro dal 1865 a tutto il 1868, la Convenzione del 28 novembre dà alla Società delle Meridionali un prodotto di lire 34 mila al chilometro.

Passo al secondo periodo fissato di sopra, a quello cioè in cui le Ferrovie daranno un prodotto annuo dalle 13 alle 20 mila lire, nel quale periodo la sovvenzione accordata alla Società con la novella Convenzione è regolata dal 4° alinea dell'articolo 17.

E per convincere chiunque come in siffatto periodo la Società delle Meridionali riceverà un prodotto non minore delle 30 alle 34 mila lire al chilometro, basta gettare uno sguardo sul seguente quadro sinottico, redatto alla base del sistema stabilito nell'accennato 4° alinea dell'articolo 17, così concepito:

Allorquando questo prodotto lordo sorpasserà la somma di lire 7000 *per chilometro, la sovvenzione sarà diminuita in ragione del* 50 *p.* 0[0 *dell' eccedenza di detto prodotto lordo chilometrico di lire* 7000, *sino a che questo prodotto non abbia raggiunta la somma di lire* 21 *mila per chilometro.*

Prodotto effettivo chilom. annue lire	Deduzione a fare dalla sovvenzione di lire 29 mila al chilometro	Rimangono a peso dello Stato nell'ipotesi del 4° alinea dell'art. 15 della Convenz. per ogni chilometro annue lire	Prodotto intero assicurato ora alla Società per ogni chilometro annue lire	Con la garanzia delle lire 29 mila al chi. stabilita nella Concessione del 1862 lo Stato avrebbe rifuso per ogni chilometro annue lire	Maggior rifusa dello Stato per effetto della novella Convenzione per ciascun chilometro annue lire
13,000	3,000	17,000	30,000	16,000	1,000
14,000	3,500	16,500	30,500	15,000	1,500
15,000	4,000	16,000	31,000	14,000	2,000
16,000	4,500	15,500	31,500	13,000	2,500
17,000	5,000	15,000	32,000	12,000	3,000
18,000	5,500	14,500	32,500	11,000	3,500
19,000	6,000	14,000	33,000	10,000	4,000
20,000	6,500	13,500	33,500	9,000	4,500

Or mi si dica se la Convenzione abbia oppur no aumentata la garanzia stabilita nella Concessione del 1862, e quindi se abbia aumentato o diminuito l'onere dello Stato!

E qui mi occorre dichiarare che nella incontestabile ipotesi da me stabilita, alla base delle ipotesi sopra indicate dagli Onorevoli Ministri, cioè che dal 1865 a tutto il 1868 non possano le Ferrovie Meridionali dare in coacervo per tutto il periodo un prodotto minore delle lire 12 mila al chilometro, io non ò creduto affatto fermarmi al caso contemplato dal 3° alinea del ripetuto articolo 17, così concepito:

Dal 1° *gennaio* 1869 *lo Stato pagherà annualmente alla Società una somma di lire* 20 *mila per chilometro, ed il prodotto lordo annuo chilometrico sarà devoluto per intero alla Società sino a tanto che non avrà raggiunta la somma di L.* 7000.

Se dagli elementi di sopra indicati deve desumersi che anche prima del 1869 le Ferrovie renderanno una somma annua chilometrica ben maggiore delle lire 7000, è certamente impossibile, ed era perfettamente inutile per me, sup-

porre il caso che dopo il 1869 il prodotto chilometrico fosse inferiore alle lire 7000 annue.

Io son convinto, e con me devono esserlo certamente tutti coloro i quali, conoscendo la grande importanza delle Ferrovie Meridionali, vogliano per esse far calcolo giusto e senza preoccupazione d'animo per contrario interesse, che le Ferrovie in parola, se saranno ben esercitate, se si troveranno costruite in modo da non far cadere i Ministri dai convogli d'inaugurazione, da avere il regolare servizio delle merci ed una celerità che non sia quella che attualmente si à da Pescara verso Foggia, cioè minore di una vettura a cavallo, io son convinto, diceva, che le Ferrovie Meridionali dal 1869 in poi non potranno produrre meno di lire 21 mila al chilometro, e sarà allora che incomincerà il terzo periodo che ò indicato di sopra, e che vengo ad esaminare.

Questo terzo periodo è contemplato dalle veramente enigmatiche ed inutili parole onde è redatto il 5° alinea dell'articolo 17.

Siffatto alinea dice così:

L'eccedenza del prodotto della detta somma di

lire 21 *mila unitamente alla metà del prodotto stesso compreso tra le* 7 *e le* 21 *mila lire, andranno per intero in diminuzione della sovvenzione sino alla sua estinzione.*

Ma perchè tutte queste frasi e tutte queste parole rimbombanti? perchè non dire semplicemente così, — lo Stato assicura alla Società un prodotto lordo chilometrico di lire 34 mila annue?

Per dimostrare come nella ipotesi dell'alinea sopra indicato il prodotto *invariabilmente* assicurato alla Società ascende a lire 34 mila, si guardi l'altro quadro sinottico che qui segue, e si vedrà a colpo d'occhio quale è il frutto della Convenzione del 28 novembre, e come con essa si arrecano due significanti aumenti, uno di vantaggio alla Società, l'altro di onere allo Stato. Siffatti due aumenti risultano dalle rispettive colonne del quadro che segue e dell'altro che precede, e non ammettono alcun dubbio.

Ma perchè siffatti aumenti?

Io non so trovarne ragione alcuna, tranne quella di beneficare maggiormente la Società forse in compenso dei suoi inadempimenti!

Ecco il quadro.

Prodotto chilometrico annue Lire	Sovvenzione dello Stato per ciascun chilometro annue Lire	A dedurre dalla Sovvenzione		Sovvenzione residuale che paga ora lo Stato per ciascun chilom. annue Lire
		Eccedenza delle lire 21m. di prodotto	Metà del prodotto compreso tra le 7 e le 21m. lire	
21,000	20,000	»	7,000	13,000
22,000	20,000	1,000	7,000	12,000
23,000	20,000	2,000	7,000	11,000
24,000	20,000	3,000	7,000	10,000
25,000	20,000	4,000	7,000	9,000
26,000	20,000	5,000	7,000	8,000
27,000	20,000	6,000	7,000	7,000
28,000	20,000	7,000	7,000	6,000
29,000	20,000	8,000	7,000	5,000
30,000	20,000	9,000	7,000	4,000
31,000	20,000	10,000	7,000	3,000
32,000	20,000	11,000	7,000	2,000
33,000	20,000	12,000	7,000	1,000
34,000	20,000	13,000	7,000	»

Prodotto Totale a favore della Società		Con la Concessione del 1862 lo Stato pagava per ogni chilometro annue Lire	Ora lo Stato paga per ciascun chilometro annue Lire	Onere maggiore alla povera Italia per ogni chilometro annue Lire
Con la Concessione del 1862 annue Lire	Con l'attuale Concessione annue Lire			
29,000	34,000	8,000	13,000	5,000
29,000	34,000	7,000	12,000	5,000
29,000	34,000	6,000	11,000	5,000
29,000	34,000	5,000	10,000	5,000
29,000	34,000	4,000	9,000	5,000
29,000	34,000	3,000	8,000	5,000
29,000	34,000	2,000	7,000	5,000
29,000	34,000	1,000	6,000	5,000
29,000	34,000	»	5,000	5,000
29,000	34,000	»	4,000	4,000
29,000	34,000	»	3,000	3,000
29,000	34,000	»	2,000	2,000
29,000	34,000	»	1,000	1,000
29,000	34,000	»	»	»

Or chi potrà negarmi che in tutte le ipotesi prevedute dal quadro precedente non si sia aumentato di 5 mila lire al chilometro il prodotto preventivamente accordato alla Società delle Meridionali?

E forse al di là di tal misura si sarebbe andato con tale aumento, se l'elevazione del prodotto a 35 mila lire al chilometro non avesse poi portato un danno alla benemerita Società. Imperciocchè l'articolo 43 del Capitolato nella Concessione del 1862 stabilisce, che la Società sarà obbligata di collocare un secondo binario nelle principali linee della rete, allorquando il prodotto lordo di esse avesse raggiunte le lire 35 mila al chilometro.

Or si è certamente riflettuto, che passandosi alle 35 mila lire di prodotto garentito, la Società avrebbe sofferta la spesa non lieve del collocamento del secondo binario, la quale spesa non trovava il suo compenso nelle annue lire 1000 di più al chilometro.

Dunque bisognava arrestarsi alle 34 mila lire, non essendosi reputato conveniente di salire ancora altre 1000 lire, e produrre almeno il vantaggio al pubblico di un secondo binario nelle Ferrovie. Ed è sembrato più saggio consiglio spendere cinque sesti senza alcuna ragione, e fare eco-

nomia dell'ultimo sesto che avrebbe almeno recato il maggior vantaggio pubblico!

Spieghi ora chi vuole, e chi può meglio di me e diversamente da me, l'effetto che produrrà a danno dello Stato ed a vantaggio della Società la Convenzione del 28 novembre!

§ 4.°

Calcolo effettivo di tutto il maggior vantaggio della Società e di tutto il maggior peso dello Stato derivante dalla Convenzione del 28 novembre.

Non dispiacerà certamente ridurre alla realtà delle cifre, in conseguenza di tutto ciò che ò detto di sopra, l'aumento di vantaggio alla Società, ed il più grande carico che viene allo Stato.

Sono attualmente in esercizio 600 chilometri di Ferrovia, i quali dal 1° gennaio 1865 a tutto il 1868, cioè per quattro anni, produrranno lire 34 mila annue al chilometro, e quindi per l'intero quadriennio daranno la somma di 81,600,000

Al 1° gennaio 1866 si metteranno in esercizio altri 400 chilometri di Ferrovia, i quali alla ragione stessa

Riporto	81,600,000
dei precedenti, com'è dimostrato, daranno fino a tutto il 1868, cioè per anni tre, la somma di	40,800,000
In uno il prodotto intero dei mille chilometri di Ferrovia nel quadriennio in cui lo Stato pagherà le lire 22 mila al chilometro, sarà di	122,400,000
Della suddetta cifra lo Stato pagherà per i 600 chilometri, in quattro anni, lire 22 mila al chilometro, in uno la somma di	52,800,000
E per gli altri 400 chilometri per tre anni, alla ragione stessa di lire 22 mila al chilometro, la somma di	26,400,000
Totale di onere dello Stato nel primo periodo dei quattro anni .	79,200,000
Col sistema antico della garanzia di lire 29 mila al chilometro, sul supposto prodotto di lire 12 mila chilometriche, lo Stato avrebbe pagato non 22 ma 17 mila lire al chilometro, e quindi per i 600 chilometri in quattro anni il peso sarebbe stato di	40,800,000

Riporto	40,800,000
E per i 400 chilometri in tre anni	20,400,000
In uno quindi con l'antico sistema lo Stato si sarebbe dispendiato di	61,200,000
Ne paga per effetto della Convenzione del 28 novembre	79,200,000
Quindi il maggior peso dello Stato è di effettivi	18,000,000
Quindi il primo maggior vantaggio della Società è di	18,000,000

Questo primo maggior aggravio dello Stato in virtù della nuova Convenzione si verifica forse per aver voluto facilitare la liquidazione della garanzia, il che recava impiccio di contabilità! Ed è perciò che il Ministro dice nel suo rapporto a pagina 10: « *si è transatto sul passato nell'argomento delle liquidazioni!!* »

Ed in verità val bene la pena di fare spendere allo Stato, le cui Finanze sono così floride!, la somma di 18 milioni di più, per non impicciarsi nella liquidazione delle garanzie!

Vado oltre a liquidare gli altri vantaggi della Società ed aggravi dello Stato.

Alla base delle statistiche industriali e commerciali d'Italia, tenuto presente lo sviluppo delle altre Ferrovie Italiane, e specialmente poi sul parere di tale onorevole ed autorevole personaggio che non à altri che possa superarlo in questa materia, posso con sicurezza stabilire senza tema di errare, che le Ferrovie Meridionali fra cinque anni dal loro compimento giungeranno a dare un prodotto di lire 14,000 al chilometro, fra dieci anni di lire 18,000, fra venti di lire 25,000, e fra venticinque di lire 29,000.

Or su tale ipotesi il calcolo da fare è della maggior esattezza e semplicità, ed esso porterà al seguente risultato:

1. Se fra cinque anni dal loro compimento le Ferrovie giungeranno a dare lire 14,000 al chilometro di prodotto, si avrà per conseguenza che dal 1869, epoca del compimento, fino al 1874 le Ferrovie passeranno dal prodotto di 12,000 a quello di 14,000 lire al chilometro.

2. Se fra dieci anni le Ferrovie stesse daranno un prodotto di lire 18,000 al chilometro, ciò vuol dire che il loro prodotto al 1878 si troverà giunto alla cifra di 18,000 lire al chilometro.

3. Se fra vent'anni le Ferrovie produrranno 25,000 lire al chilometro, ne consegue che siffatto prodotto si verificherà al 1888.

4. E se fra venticinque anni il prodotto giungerà alle lire 29 mila, è indubitato che tal cifra sarà raggiunta al 1893.

Per non andare errato, e perchè i lettori veggano pure a colpo d'occhio la verità, ò compilato un terzo quadro, che è alla pagina seguente, nel quale a partire dal 1869 e fino al 1893, cioè per venticinque anni, il prodotto delle Ferrovie dal suo primo scalino di lire 12,000 giunge fino all'ultimo di lire 29,000 al chilometro.

A tal punto ò creduto arrestarmi, nòn già perchè con la Convenzione del 28 novembre il peso dello Stato finisca, come finiva con la Concessione del 1862, quando le linee fossero giunte a produrre le lire 29,000 al chilometro, ma perchè per ora mi fermo su di un dato certo di confronto tra la Concessione del 1862, e la Convenzione del 28 novembre 1864.

Rimarrebbe a fare il calcolo del maggior peso che avrà lo Stato nel periodo in cui le Ferrovie renderanno dalle 29 alle 34 mila lire, ma andrei per le lunghe, e potrei precipitare in un abisso. Imperciocchè come può mai prevedersi la durata di tal periodo, in cui la Società Concessionaria non à alcun interesse di far aumentare il prodotto, poichè ad essa verran sempre 34,000 lire al chilometro? Chi sa dunque per quanti altri anni lo Stato pagherà ancora le obbligatorie 5,000 lire al chilometro, cioè gli annui 8,000,000! Meglio è volgere lo sguardo da tale abisso, e lasciarne al lettore il luttuoso apprezzamento!!

Negli anni	Prodotto di ciascun chilom. lire	Peso dello Stato col sistema antico	
		Per ogni chilom. lire	Per tutta la rete lire
1869	12,000	17,000	27,200,000
1870	12,000	17,000	27,200,000
1871	12,000	17,000	27,200,000
1872	13,000	16,000	25,600,000
1873	14,000	15,000	24,000,000
1874	14,000	15,000	24,000,000
1875	15,000	14,000	22,400,000
1876	16,000	13,000	20,800,000
1877	17,000	12,000	19,200,000
1878	18,000	11,000	17,600,000
1879	18,000	11,000	17,600,000
1880	18,000	11,000	17,600,000
1881	18,000	11,000	17,600,000
1882	19,000	10,000	16,000,000
1883	20,000	9,000	14,400,000
1884	21,000	8,000	12,800,000
1885	22,000	7,000	11,200,000
1886	23,000	6,000	9,600,000
1887	24,000	5,000	8,000,000
1888	25,000	4,000	6,400,000
1889	25,000	4,000	6,400,000
1890	26,000	3,000	4,800,000
1891	27,000	2,000	3,200,000
1892	28,000	1,000	1,600,000
1893	29,000	»	»
Totale			382,400,000

Peso dello Stato con l'attuale sistema		Maggior dispendio dello Stato col nuovo sistema	
Per ogni chilom. lire	Per tutta la rete lire	Per ogni chilom. lire	Per tutta la rete lire
17,500	28,000,000	500	800,000
17,500	28,000,000	500	800,000
17,500	28,000,000	500	800,000
17,000	27,200,000	1,000	1,600,000
16,500	26,400,000	1,500	2,400,000
16,500	26,400,000	1,500	2,400,000
16,000	25,600,000	2,000	3,200,000
15,500	24,800,000	2,500	4,000,000
15,000	24,000,000	3,000	4,800,000
14,500	23,200,000	3,500	5,600,000
14,500	23,200,000	3,500	5,600,000
14,500	23,200,000	3,500	5,600,000
14,500	23,200,000	3,500	5,600,000
14,000	22,400,000	4,000	6,400,000
13,500	21,600,000	4,500	7,200,000
13,000	20,800,000	5,000	8,000,000
12,000	19,200,000	5,000	8,000,000
11,000	17,600,000	5,000	8,000,000
10,000	16,000,000	5,000	8,000,000
9,000	14,400,000	5,000	8,000,000
9,000	14,400,000	5,000	8,000,000
8,000	12,800,000	5,000	8,000,000
7,000	11,200,000	5,000	8,000,000
6,000	9,600,000	5,000	8,000,000
5,000	8,000,000	5,000	8,000,000
	519,200,000		136,800,000

Sicchè riassumendo si à:

1. Maggior dispendio dello Stato nel primo periodo dal 1° gennaio 1865 a tutto il 1868 18,000,000

2. Simile maggior dispendio pel risultato del quadro che precede 136,800,000

Lascio l'ultimo periodo dell'*abisso*!

In uno si à la somma di . . 154,800,000

Questa somma, nientemeno che di circa *centocinquantacinque milioni*, rappresenta il maggior lucro che viene alla Società ed il maggior dispendio proveniente allo Stato per l'innovato sistema di garanzia derivante dall'articolo 17 della Convenzione.

E si badi bene a non confondere le idee.

Se fosse rimasta la garanzia stabilita nel 1862 di lire 29 mila al chilometro, la Società avrebbe certamente avuto il suo utile, il che è ben giusto, imperocchè alcuna intrapresa industriale non può farsi senza che producaun vantaggio proporzionale.

Ma la cifra dei 155 milioncini di sopra indicata non rappresenta già l'utile della Società, ma sibbene il *maggior* utile che le arreca la Convenzione, cioè un aumento a quello che prima aveva.

Piccolo aumento per verità, specialmente quando si consideri che la Società n'è ben meritevole, e che le Finanze dello Stato sono assai ricche per pagarlo!!

Se i plaudenti alla Convenzione del 28 novembre vorranno contrastare il mio calcolo, riflettano che esso è la conseguenza matematica della ipotesi del prodotto che daranno le Ferrovie fra 25 anni, la quale ipotesi, mi giovi ripeterlo, è che le Ferrovie renderanno fra 5 anni dal loro completamento lire 14 mila al chilometro, fra 10 anni lire 18 mila, fra 20 anni lire 25 mila, e fra 25 anni lire 29 mila al chilometro. Se tale ipotesi vorrà contestarsi, non sarò io che ne prenderò la difesa, ma vi sarà bene chi lo farà per me!

§ 5.°

Dono di altri 158 *milioni, che l'articolo* 17 *della Convenzione del* 28 *novembre fa alla Società delle Meridionali.*

Il 6° alinea del celebre articolo 17 della Convenzione dà ancora alla Società un'altra *piccola* prestazione annua di 1000 lire al chilometro, per tutti i 1600 chilometri componenti la rete sociale delle Ferrovie, il che vale la somma di 1,600,000 mila lire all'anno, e per 99 anni di durata della Concessione il dono si eleva a 158 milioni!

Ciò pare incredibile, ma pure è vero!
Ma perchè questo enorme donativo?

Trascrivo e confuto parte a parte le ragioni indicate dall'alinea suddetto.

1. *In corrispettivo della soppressione dei tronchi di linea da Foggia ad Eboli e da Popoli a Ceprano.*

Rispondo — Il corrispettivo sarebbe dovuto se quei tronchi fossero soppressi senza aggiungersi altre linee. Ma il Ministro stesso à dichiarato nel suo rapporto, pagina 16, che si sopprimono 218 chilometri e se ne aggiungono 455; dunque vi è un aumento di 237 chilometri e non soppressione alcuna. Dunque non è dovuto alcun corrispettivo.

2. *Pei lavori, provviste e studi fatti pei due tronchi soppressi.*

Rispondo — Nè lavori, nè provviste si son fatte pel tronco da Popoli a Ceprano: e gli studi dovevano farsene per Legge dal Concessionario. E quand'anche per questi studi voglia darsi un compenso il più grande possibile di 1000 lire al chilometro, si avrà la spesa di 237 mila lire per una volta sola. In quanto poi alla linea da Foggia ad Eboli, una parte di essa rimane alla Società, e servirà alla linea di Benevento, com'è detto nella stessa Convenzione, articolo 3, e del di più si fà calcolo nella cessione che dei lavori eseguiti vien fatta allo Stato, e che è giusto pagarsi nella cifra determinata che or ora indicherò.

E qui mi conviene non passare sotto silenzio

un'osservazione che si fa da Ingegneri assai distinti e conoscitori delle località, i quali dicono essere impossibile che una parte della linea Foggia-Eboli possa servire alla linea Foggia-Benevento, a meno che questa non voglia inutilmente allungarsi a danno dello Stato.

Se ciò è vero, deve conchiudersi che o l'articolo 3° della Convenzione non può reggere, o se sarà eseguito, porterà ancora un altro danno allo Stato. *Numera stellas, si potes!!*

3. *Per rescissione di contratti ed indennità d'ogni genere agli appaltatori.*

Rispondo — Nessun contratto si è fatto per la linea Ceprano-Pescara. Per l'altra poi da Foggia ad Eboli ben pochi sono i contratti che si rescindono, ed il compenso di essi agli appaltatori può benissimo e pel doppio darsi dalla Società con i lavori delle altre linee aggiunte.

4. *Per la cessione che la Società stessa deve fare al Governo del corpo stradale e massicciata di ghiaja in opera ed in provvista del tratto di ferrovia da sopprimersi da Foggia a Candela.*

Rispondo — Ammetto pure che questa cessione meriti un corrispettivo; ma nel calcolo di esso avrebbe dovuto tenersi presente che la Società, con la soppressione della linea Conza, risparmia ben molto col non essere più tenuta all'adempimento di tutti gli obblighi del servizio di

diligenze e di vetture stabilito dall'articolo 6 della Convenzione del 1862. Del resto si paghi pure, e nella somma indicata dal Ministro alla pagina 17 del rapporto, questo prezzo della cessione in L. 875,000.

5. *Per le opere di finimento e completazione delle linee Bologna e Ravenna, ed infine per ogni qualunque spesa accessoria per la costruzione e per l'esercizio delle tre nuove linee concesse.*

Rispondo — Se lo Stato deve pagare il *finimento*, la *completazione*, e la *costruzione ed esercizio* delle linee che si concedono, domando io quale sarà la spesa che dovrà fare la Società? O non è per questa spesa appunto che si dà la Concessione, e la Società si appropria il prodotto delle strade? Non è per queste spese che si accordarono nella Concessione del 1862 i 20 milioni di sussidio? O perchè non si è invece stabilito che lo Stato costruisca addirittura a sue spese la rete intera delle strade, e ne faccia poi dono alla Società?!

Laonde ammettendo pure le due sole partite segnate nei numeri 2 e 4 suindicati, dovrebbe al *maximun* pagarsi alla Società un compenso di circa un milione di lire per una volta sola. E le si dànno invece 158 milioni!

Riassumendo i carichi maggiori dello Stato,

ed il maggior lucro della Società, di che ò parlato in questo e nel precedente paragrafo, risulta ciò che segue:

L'articolo 17 della Convenzione produce a danno dello Stato ed a vantaggio della Società:

1° — Per tutt'i maggiori aumenti dimostrati nel paragrafo precedente, pag. 46,	155,000,000
2° — Per il dono fissato nel sesto alinea	158,000,000
Totale . . .	313,000,000

Per verità con questa somma viene ben compensata la Società delle Meridionali dell'onta che soffrì dal poco onorevole voto emesso dalla Camera riguardo ad alcuni dei suoi Amministratori!....

Frattanto vuolsi che la Commissione della Camera, nel dare il suo parere e rapporto sulla Convenzione del 28 novembre, abbia determinato che la garanzia del prodotto assicurato non debba mai eccedere le lire 31 mila al chilometro, e che la somma delle annue lire 1,600,000, accordate in premio alla Società per tutta la durata della Concessione, debba ridursi alla metà.

Per queste riduzioni portate dalla Commissione, il mio precedente calcolo deve pur soffrire le seguenti deduzioni, cioè di tre quinti dei

dieciotto milioni, ammontare del primo maggior lucro della Società, e di tutto il maggior peso che soffrirebbe lo Stato da che le Ferrovie cominceranno a produrre 16 mila lire a chilometro in su. Ed in cifre le riduzioni a fare sono:

Per i tre quinti de' 18 milioni .	10,800,000
Pel limite del prodotto fissato dalla Commissione	76,800,000
Più la metà dei 158 milioni . .	79,000,000
Totale riduzione	166,600,000

Sicchè la Commissione à portato un risparmio di 166,600,000 lire, i quali dedotti dai 313 milioni dimostrati di sopra come maggior onere dello Stato, fanno pure rimanere questo alla enorme cifra di 156,400,000 lire!

Si dia pur lode alla Commissione per il risparmio che à portato, comunque il suo dovere sarebbe stato di non far crescere in nulla l'aggravio dell'Erario.

Ma che cosa dirà e che cosa farà il Ministro dopo questa operazione della Commissione?

Dovrà confessare di non aver saputo o di non aver voluto procurare il vantaggio dello Stato. Ciò che à fatto la Commissione avrebbe potuto e dovuto farsi dal Ministero.

E perchè non si è fatto?

Chiuderò questo paragrafo con una osserva-

zione, sul cui peso e verità sfido chiunque, sia pure il più scettico, a muover dubbio.

È indubitato che in un contratto di Concessione di Ferrovia, quanto è maggiore il peso che assume lo Stato, tanto più cresce il vantaggio del Concessionario. Ed è indubitato del pari che la Società anonima, la quale diviene poi la Concessionaria, e per essa i suoi Amministratori, non possono rinunziare a'vantaggi ed agli utili derivanti dal contratto di Concessione, poichè ciascun portatore di un titolo sociale acquista diritto ai benefizii della Concessione.

Posto ciò, io domando a coloro che per avventura non volessero prestar fede alla evidenza de'calcoli da me fatti finora: — Credete voi che la Convenzione del 28 novembre abbia fatto diminuire il peso dallo Stato assunto con la Concessione del 1862?

Se mi risponderà di sì, io farò riflettere che siccome la diminuzione del peso dello Stato dovrebbe portare diminuzione simile del lucro della Società, questa *non può* accettare la Convenzione in parola, ed il rappresentante di essa Società *non poteva* stipulare i nuovi patti, poichè sarebbe responsabile della perdita che ne deriva.

Se mi risponderà di no, io ò il diritto di conchiudere che la Convenzione *non doveva* farsi, e *non può* approvarsi, e se si è fatta, vuol dire, indipendentemente da qualunque altra ragione,

che essa accresce con l'onere dello Stato il lucro della Società.

Nè mi si dica che per vedersi attuate le nuove linee sia stato necessario di accrescere il vantaggio della Compagnia delle Meridionali; imperciocchè io rispondo, che non solamente per le dette nuove linee il peso da mettersi a carico dello Stato *doveva* esser minore di quello derivante dalla Concessione del 1862, come dimostrerò in prosieguo, ma che, quando anche per le ripetute nuove linee avesse dovuto pattuirsi tutt'altro dal convenuto nel 1862, per le linee però allora concesse non poteva modificarsi l'antico contratto, quando la modificazione reca tanto detrimento allo Stato.

Vi aspetto, o lettori, alla seconda parte di questo lavoro, per mostrarvi la verità di ciò che ora vi annunzio.

§ 6.°

Sul sistema di sovvenzione introdotto dall'articolo 17 *della Convenzione del* 28 *novembre in luogo della garentia di prodotto fissata nella Convenzione del* 1862.

Prima di dar termine a questa prima parte del mio lavoro mi è assolutamente impossibile

di far passare senza risposta il paragrafo quinto del rapporto a stampa del Ministro Commendator Jacini, pag. 10 e 11, in cui sono indicate le ragioni per le quali egli à creduto fondare o introdurre il sistema stabilito dall'articolo 17 della Convenzione, invece di ciò che era fissato nella Concessione del 1862.

Dice il Ministro, che dal sistema fissato nella detta Concessione del 1862, cioè dalla garanzia di un prodotto brutto chilometrico di annue lire 29 mila, deriva l'inconveniente *che l'interesse della Compagnia trovasi in flagrante contrasto con quello delle popolazioni e con quello del pubblico Erario; dappoichè quanto meno viene erogato in spese di esercizio, altrettanto si guadagna sulla differenza che tocca al Governo di pagare, dal che la convenienza per la Compagnia di lasciare inerte il movimento, piuttosto che di promuoverne lo sviluppo.*

La teorica del Ministro è verissima, come verissimo è del pari che le linee attualmente in esercizio renderebbero il doppio dei proventi che dànno, se le Compagnie Concessionarie non le facessero stare in perfetto abbandono col più inesatto e negligente servizio che possa immaginarsi.

Ma a questo ben grande inconveniente tanto

di massima che di fatto à egli rimediato il Ministro con l'articolo 17 della Convenzione?

Assolutamente no.

È un giuoco di parole l'impiegarsi la frase *di annua sovvenzione chilometrica a scala mobile.* Ciò equivale esattamente alla garanzia di un prodotto, quando il primo gradino della scala della sovvenzione è talmente piazzato da far salvi gl' interessi del Concessionario. Quando si dà una sovvenzione di venti, per esempio, ad una linea il cui prodotto effettivo si conosce essere di dieci, ciò vuol dire che si garentiscono trenta. E se coi trenta il Concessionario è perfettamente coperto dei suoi interessi, non avrà certamente premura alcuna di spendere il suo denaro per ottenere un maggior prodotto, il quale ottenendosi, porterebbe la diminuzione proporzionata della sovvenzione.

Però siccome in taluni fenomeni fisici àvvi la così detta illusione ottica, la quale dà a vedere ciò che in realtà non è, così avviene appunto nella celebre *scala mobile* della sovvenzione chilometrica.

Ed infatti vi è chi dice che con la scala mobile il prodotto maggiore che si ritrae mercè il buono esercizio delle Ferrovie non va interamente in diffalco della sovvenzione, ma una metà n' è guadagnata dal Concessionario, il quale

per questa ragione à bene la spinta a far crescere lo sviluppo ed il movimento delle linee, appunto per guadagnare il 50 per 0[0 sull'aumento del prodotto.

Io rispondo esser questo un giuoco di parole perfettamente contrario al fatto.

Ed in vero che le linee producano 21 mila, o che giungano a produrre 34 mila, il secondo quadro sinottico da me posto sopra, alle pagine 36 e 37, dimostra ad evidenza che la Società avrà sempre nè più nè meno delle lire 34 mila al chilometro. Laonde se per far produrre 21 mila lire a chilometro dovrà erogarsi, per esempio, nelle spese di esercizio la somma di dieci, e per farne produrre 31 dovrà impiegarsi la somma di 15, sarebbe bene sciocca la Società se spendesse i cinque di più, per devenire ad un aumento di prodotto, il quale in nulla cangerebbe l'introito di essa delle 34 mila lire, e farebbe solo il vantaggio dello Stato.

Si guardi, mi giova ripeterlo, il quadro sinottico, pag. 36 e 37. E sia pur certo il signor Ministro, che essendo le Ferrovie Meridionali di tale importanza intrinseca da dover giungere fra pochi anni, e qualunque sia la negligenza del loro esercizio, a dare il prodotto di lire 21 mila al chilometro, non si avrà mai dalla Società Concessionaria alcun interesse a spender denaro per lo sviluppo del movimento, e per ottenere un

maggior prodotto, sia perchè esso prodotto da che tocca le 21 mila, finchè non giunga alle 34 mila lire, apporta sempre alla Società stessa le 34 mila lire effettive, sia perchè quando passasse alle 35 mila, verrebbe alla Società il peso di piazzare il secondo binario sulle linee, il che non le accomoda certamente.

In fede mia la Società delle Meridionali è tanto saggia ed accorta da non spendere denaro inutilmente, quando nessun vantaggio le deriva, e quando con tutta la *scala mobile*, o con l'illusione ottica del guadagno del 50 per 0[0 su l'aumento del prodotto, sempre le 34 mila lire al chilometro, e *non più nè meno* essa viene a ricevere.

Del resto lo sviluppo del movimento non si crea dando dei vantaggi alla Società, ma fissando le tariffe in modo conveniente; ed a ciò il Governo può e deve pensare direttamente, e non col mezzo delle Compagnie, che lo contrarieranno sempre.

Non è quindi esatto ciò che dice il Signor Ministro, che il sistema della sovvenzione a scala mobile *à il vantaggio di stimolare potentemente la Società a fare ogni sforzo perchè i prodotti della sua rete riescano il più possibilmente elevati*, *e perchè il commercio locale e generale venga at-*

tratto con tutti i mezzi a profittare della Strada Ferrata.

Nè poi parlando ai Rappresentanti della Nazione il Ministro à avuto buona ragione a dire le seguenti parole nell'indicato suo rapporto: *Noi abbiamo la lusinga, o Signori, che più esaminerete addentro le conseguenze di questa riforma* (e sì ch'io le ò esaminate!) *dal punto di vista del vantaggio delle popolazioni* (le quali l'anno venturo dovranno certamente soggiacere ad altre imposte per pagarsi i 313 milioni di lucro aggiunto alla Società delle Meridionali!) *non meno che da quello dell'Erario* (che si è orribilmente aggravato!) *che à la prospettiva di differenze sempre decrescenti da pagare tra il reddito guarentito* (e che ora si è elevato!) *ed il reddito reale, reddito quest'ultimo che i concessionari dal proprio tornaconto sono spinti a promuovere incessantemente, e più rimarrete convinti che se l'attuale schema di legge null'altro contenesse di utile allo Stato* (per verità è la prima volta che il danno certo vien chiamato utile!) *per questo solo titolo si raccomanderebbe alla vostra benevolenza.*

Siate dunque *benevoli*, o Rappresentanti della Nazione, verso l'attuale schema di Legge, il quale provvede così bene al vantaggio.... di chi? Giudicatelo voi.....!

Le Ferrovie sono male esercitate, e rendon poco

perchè i Concessionari nulla spendon per esse. Ciò è verissimo. Ma come altrove ò detto, il Governo à bene i mezzi, ed à l'obbligo positivo di vegliare all'esatto adempimento del servizio ferroviario, astringendo i Concessionari ad eseguire un servizio perfettamente in regola.

Egli è verissimo che il sistema di garentire un prodotto chilometrico è perfettamente opposto allo sviluppo ed al buon esercizio delle Ferrovie. È un sistema ora rimasto solamente in Italia per favorire non tanto le intraprese ferroviarie, quanto le borse dei Concessionarii. Quando si avesse voluto fare davvero il positivo vantaggio dell'Erario e delle popolazioni, avrebbe dovuto sopprimersi totalmente il sistema della guarentigia di un prodotto, sia a cifra determinata, sia a scala mobile, e sostituirvi invece quello di una sovvenzione di una somma determinata, e pagabile sia in una volta sola, sia a rate annue, qualunque prodotto si ottenga dalla Ferrovia.

Io non pretendo che in Italia si debbano o si possano fare ora le Ferrovie, come si fanno da gran tempo in Inghilterra ed in Francia, senza alcun concorso dello Stato. Ciò per ora è impossibile. Sostengo però che non debba più da oggi innanzi adottarsi presso di noi nelle novelle Concessioni di Ferrovie il sistema di garentirne

un prodotto, ma debba lo Stato dare soltanto un sussidio, sia di una quota parte del costo della strada, sia di un'annua somma fissa per un determinato numero di anni. Allora sì che i Concessionarii avranno positivo interesse a far presto e molto fruttare le loro linee; allora sì che spenderanno quanto si deve per molto svilupparne il movimento, e le popolazioni ne sentiranno immenso vantaggio.

Perchè non si è fatto ciò nella Convenzione del 28 novembre con la Società delle Meridionali? Comprendo bene ch'essa non si sarebbe prestata a rinunziare alla guarentigia del prodotto di 29 mila lire al chilometro, di cui gode per la Concessione del 1862. Si poteva però, e dirò meglio, si doveva rimanere intatta la cifra del prodotto garentito per le linee già concesse, ma per le novelle aggiunte con la Convenzione, doveva stabilirsi il sistema della sovvenzione a somma determinata e per una volta sola.

E certamente le Ferrovie da Foggia a Napoli, e da Termoli a Benevento potevano benissimo essere concesse con la sola sovvenzione di una quota parte della spesa, e sarebbero state più presto e meglio eseguite, meglio esercitate, e col risparmio dello Stato di ben molti milioni, ri-

sparmio cui deve innanzi tutto badare il Governo nell'attuale ben critica posizione delle Finanze d'Italia.

Ed è di queste Ferrovie di Benevento appunto che verrò parlando nella seguente parte seconda di questo lavoro.

PARTE SECONDA.

LE LINEE DEL SANNIO.

Fin da che nacque la prima idea di doversi corredare di Ferrovie l'Italia Meridionale, gli uomini dell'arte, le popolazioni, la topografia, i bisogni del commercio, tutto insomma reclamò la costruzione delle linee di Termoli-Benevento-Napoli, e di Foggia-Benevento-Napoli.

Son queste le Ferrovie ch'io chiamo *linee del Sannio*, poichè esse percorrono e fecondano completamente quelle contrade cui l'antichità chiamava Sannio.

Ogni reclamo riuscì vano. Nè nel contratto Adami, nè in quello Talabot, nè in quello Rothschildt, nè in quello Bastogi si vollero mai comprendere le linee del Sannio; e per riunire il Mediterraneo all'Adriatico mercè due traversate degli Appennini nell'Italia Meridionale, furon

concesse le linee Ceprano-Pescara, e Salerno-Conza-Foggia.

Ora che su queste traversate concesse ànno per Legge acquistati diritti le contrade che ne sono fecondate, ora che per una di esse traversate si trovano non poco progrediti i lavori di costruzione, ora si vogliono sopprimere, per fare invece le linee del Sannio.

È fuor di dubbio che queste debbansi costruire e subito, poichè sono di una non solo utilità ma necessità incontestabile.

Ma convien farle nel modo stabilito dalla Convenzione del 28 novembre, ovvero diversamente?

Ed in qual modo debbono esse concedersi?

Ecco ciò che mi propongo discutere in questa seconda parte del mio lavoro, per venir dimostrando che in tutt'altra maniera che in quella pattuita nella Convenzione del 28 novembre debbano concedersi le linee del Sannio.

Come ò accennato sul principio di questo scritto, se la prima parte di esso à dell'interesse, immensamente lo à maggiore questa seconda parte, sulla quale specialmente invoco severissimo il giudizio non solo di coloro che son chiamati a votare sulla Convenzione del 28 novembre, ma di tutti gli onesti cittadini.

§ 1.°

Le tre ipotesi del Ministro a riguardo delle Ferrovie del Sannio.

Mi è indispensabile incominciare con intrattenermi sul numero VI del rapporto a stampa del Ministro Commendatore Jacini, pagina 12.

In quel rapporto si fanno tre ipotesi relativamente alle linee del Sannio, e vengono tutte rigettate, per conchiudersi che le dette linee debbano concedersi nel modo stabilito dalla Convenzione, ed alla Società delle Meridionali.

Esamino le indicate tre ipotesi:

1ª *Mantenere le linee concesse di Conza e di Ceprano, e non far quelle del Sannio.*

Il Ministro ripulsa questa ipotesi, ed à ragione. Le linee del Sannio debbono farsi, ed è inutile perdere il tempo in discutere ciò su di che io sono perfettamente d'accordo col Ministro.

2ª *Mantenere le linee originariamente concesse, ed aggiungervi le tanto desiderate linee intermedie.*

Il Ministro ripulsa anche questa seconda ipotesi, perchè osserva che, fatte le linee del Sannio, ed assorbendosi da queste ogni prodotto,

resterebbero quasi inutilizzate le primitive concesse.

Ciò è vero, ma in parte; e quand'anche lo fosse in tutto, dichiaro che il rimedio del Ministro è peggiore del male.

È vero che la linea Pescara-Ceprano, così come fu primitivamente concessa è quasi inutile, e che al contrario utilissima sia con la variazione ora arrecatavi, cioè Pescara-Aquila-Rieti, e Ceprano-Avezzano-Rieti.

È vero che la linea Foggia-Conza-Salerno produrrà assai meno quando siasi fatta la linea Napoli-Benevento-Foggia.

Però io sostengo, che, se ben si è progettato di cangiare la linea Pescara-Ceprano perchè non ancora incominciata, perchè quasi inutile, e perchè costosissima, non si può dire altrettanto della linea di Conza, perchè essa è già in costruzione, e perchè la sua soppressione, nel modo in cui vuol farsi, reca allo Stato un dispendio molto maggiore di quello che si avrebbe col conservarla, e col concedere *in tutt'altro modo di quello che si è fatto* le linee del Sannio.

La dimostrazione di questa mia proposizione risulterà evidente dai seguenti paragrafi.

Mi giova però far qui osservare che l'art. 3 del progetto di Legge Menabrea-Minghetti, articolo che verrebbe ora a sopprimersi, non indicava mica l'abolizione della linea Foggia-Eboli,

ma quella sola della linea Ceprano-Pescara, in luogo della quale si dava la linea Pescara-Rieti.

Il Conte Menabrea non pensò mai a sopprimere la linea di Conza. Era sua idea che lo Stato concorresse alla nuova linea Termoli-Benevento-Napoli, e che senza sopprimersi la linea di Conza, poteva farsi con un sussidio e col concorso delle Province anche la linea Benevento-Foggia. Saggio divisamento, di cui parlerò a suo luogo.

Per ora passo alla terza ipotesi del Ministro.

3ª *Mantenere le linee originariamente concesse, e mediante un sussidio far pure costruire le linee del Sannio.*

Il Ministro ripulsa pure questa terza ipotesi, poichè dice non esser seria la speranza che le linee del Sannio potessero costruirsi mediante un solo sussidio.

È qui che il Ministro, a parer mio, è perfettamente lontano dal vero, come lo è tutto ciò che egli dice nel suo rapporto alle pagine 13 e 14.

Questa terza ipotesi è quella che, salvo qualche modifica, io sostengo in preferenza.

Io dico che se è permesso riformare la Legge del 1862 e rivenire sopra Concessioni già accordate, ciò può farsi *solo quando possa essere plausibilmente consigliato, e quando lo impone la necessità*, per servirmi delle parole stesse del Mi-

nistro, pagina 16 del rapporto. Ma tal plausibile consiglio e questa imponente necessità di soppressione non si à che per la sola linea Ceprano-Pescara, per le ragioni che innanzi ò indicate, ed anche perchè l'articolo 17 della Convenzione del 1862 contiene un appoggio a rivenire sul fatto.

Io dico che la linea Conza-Eboli non può abbandonarsi, perchè, oltre all'essere essa già in costruzione ben avanzata, il surrogarvene altre *alle condizioni stabilite nella Convenzione del* 28 *novembre,* produce allo Stato un dispendio molto maggiore di quello che si avrebbe col conservarsi, e diminuisce il vantaggio delle popolazioni.

Io dico infine che le linee del Sannio debbono concedersi in tutt'altro modo che in quello stabilito nella Convenzione del 28 novembre.

Dimostrerò ad una ad una le mie proposizioni, cominciando dall'esaminare innanzi tutto in qual modo il Ministro abbia valutate le Ferrovie del Sannio, e quale sia, secondo me, la vera valutazione di esse.

§ 2.°

Come abbia il Ministro valutate le Ferrovie del Sannio.

Siccome le Alpi sono sempre Alpi, così gli Appennini sono sempre Appennini. Son parole del Ministro, la cui verità è incontrastabile, ed à la data sino dall'èra di Deucalione. *Nessun passaggio degli Appennini è facile e poco costoso,* soggiunge il Ministro.... *secondo la estimazione che il Governo ebbe cura di fare accertare da uomini peritissimi.*

Circa il passaggio degli Appennini delle linee del Sannio io potrei rispondere, che esso non à affatto tutta quella difficoltà che gl'innominati *uomini peritissimi* ànno forse indicato. Ed io non emetterei opinione mia, ma quella della Commissione nominata dalla già Luogotenenza di S. M. nelle Province Meridionali, Commissione composta dei membri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici di Napoli, e di altri uomini veramente competenti.

Ma io lascio che su di ciò risponda l'Onorevole Deputato Professore Nisco, il quale della facilità di tale traversata degli Appennini nelle linee del Sannio non si è mai stancato di far dimostrazione da quattro anni in qua, e nella sua prima relazione a stampa che precede il suo progetto

di Legge del 1861 per la Concessione della Ferrovia Campano-Sannitica al Cavaliere Jacobelli, ed in tutte le volte ch'egli sul proposito à preso la parola sia nella Camera, sia nelle Commissioni, sia negli opuscoli da lui stampati, e sempre, e dovunque e in tutte le occasioni.

Io non so quale opinione abbia ora a tal riguardo emessa in seno della Commissione della Camera, di cui fa parte, ma è indubitato che esso Onorevole Deputato Nisco non potrebbe certamente mettersi in contraddizione con sè stesso.

Ma in quanto agli *uomini peritissimi*, da cui dice il Ministro avere il Governo fatto accertare il costo delle linee del Sannio, è mestieri che si sappia come, dopo l'ordine del giorno votato dalla Camera nel 1862, il Ministero inviò per suo conto l'Ingegnere Governativo Sig. Pesapane ad eseguire gli studi della linea Campano-Sannitica, e diede inoltre l'incarico all'altro Ingegnere Governativo Cav. Parodi di studiare le due valli, quella del Calore cioè, e la Caudina, per definire per quali di esse dovesse la Ferrovia congiungere Napoli a Benevento.

L'Ingegnere Parodi, in esecuzione dell'incarico ricevuto, e studiate le località, fece rapporto al Ministero, opinando che la linea dovesse da Caserta per la vallea del Calore e non per la

Caudina andare a Benevento. Nel detto rapporto l'egregio Ingegnere parla del lieve costo di detta linea, e pare che lo fissi approssimativamente a lire 180 mila al chilometro, compreso l'armamento e il materiale mobile.

Più profondamente e tutta fu studiata poi, come ò detto, per conto del Governo dall'Ingenere Pesapane la linea Benevento-Termoli. Egli ne fece il progetto e la valutazione, la quale nel suo rapporto del 4 ottobre 1863, dichiarativo degli studi da lui fatti, ammonta a lire 180 mila al chilometro, compreso sempre l'armamento ed il materiale mobile. È inutile il dire che questi studi del Pesapane comprendono il passaggio degli Appennini.

Pesapane divide la linea intera in tre sezioni di costo differente. Ad una di esse assegna il prezzo di lire 84,560 al chilometro, ad un' altra quello di 190,600, ed alla terza di 301,100, tutto sempre compreso. E poichè per gran tratto la linea procede sul primo costo, per lunghezza minore sul secondo, e per meno ancora sul terzo, perciò coacervati tutti i prezzi, e diviso il totale pel numero dei chilometri, viene dall' Ingegnere stabilito il prezzo medio della linea in lire 180 mila al chilometro, compreso armamento e materiale mobile.

resterebbero quasi inutilizzate le primitive concesse.

Ciò è vero, ma in parte; e quand'anche lo fosse in tutto, dichiaro che il rimedio del Ministro è peggiore del male.

È vero che la linea Pescara-Ceprano, così come fu primitivamente concessa è quasi inutile, e che al contrario utilissima sia con la variazione ora arrecatavi, cioè Pescara-Aquila-Rieti, e Ceprano-Avezzano-Rieti.

È vero che la linea Foggia-Conza-Salerno produrrà assai meno quando siasi fatta la linea Napoli-Benevento-Foggia.

Però io sostengo, che, se ben si è progettato di cangiare la linea Pescara-Ceprano perchè non ancora incominciata, perchè quasi inutile, e perchè costosissima, non si può dire altrettanto della linea di Conza, perchè essa è già in costruzione, e perchè la sua soppressione, nel modo in cui vuol farsi, reca allo Stato un dispendio molto maggiore di quello che si avrebbe col conservarla, e col concedere *in tutt'altro modo di quello che si è fatto* le linee del Sannio.

La dimostrazione di questa mia proposizione risulterà evidente dai seguenti paragrafi.

Mi giova però far qui osservare che l'art. 3 del progetto di Legge Menabrea-Minghetti, articolo che verrebbe ora a sopprimersi, non indicava mica l'abolizione della linea Foggia-Eboli,

ma quella sola della linea Ceprano-Pescara, in luogo della quale si dava la linea Pescara-Rieti.

Il Conte Menabrea non pensò mai a sopprimere la linea di Conza. Era sua idea che lo Stato concorresse alla nuova linea Termoli-Benevento-Napoli, e che senza sopprimersi la linea di Conza, poteva farsi con un sussidio e col concorso delle Province anche la linea Benevento-Foggia. Saggio divisamento, di cui parlerò a suo luogo.

Per ora passo alla terza ipotesi del Ministro.

3ª *Mantenere le linee originariamente concesse, e mediante un sussidio far pure costruire le linee del Sannio.*

Il Ministro ripulsa pure questa terza ipotesi, poichè dice non esser seria la speranza che le linee del Sannio potessero costruirsi mediante un solo sussidio.

È qui che il Ministro, a parer mio, è perfettamente lontano dal vero, come lo è tutto ciò che egli dice nel suo rapporto alle pagine 13 e 14.

Questa terza ipotesi è quella che, salvo qualche modifica, io sostengo in preferenza.

Io dico che se è permesso riformare la Legge del 1862 e rivenire sopra Concessioni già accordate, ciò può farsi *solo quando possa essere plausibilmente consigliato, e quando lo impone la necessità*, per servirmi delle parole stesse del Mi-

stesso si offriva pronto a prenderne per suo conto l'appalto.

Ma quando la possibilità che le Ferrovie del Sannio potessero concedersi alla Società delle Meridionali fu cangiata in certezza, occorse che il prezzo di esse fosse portato al livello della convenienza della Società prediletta. Fu quindi inviato un Ingegnere di essa ad esaminare le linee ed a stabilirne il prezzo. Or qual maraviglia che il giudizio e l'estimo di questo Ingegnere differisca da quello di Pesapane?

Il prezzo di 180 mila lire al chilometro non poteva convenire alla Società delle Meridionali, comunque altri se ne fossero contentati. Non vi era dunque che il dilemma: o di non dare le Ferrovie alla Società delle Meridionali e concederle ad altri sul vero prezzo di 180 mila lire al chilometro, o di elevare tal prezzo all' altezza richiesta dalle convenienze della Società e dare ad essa la Concessione.

Fu scelto questo secondo mezzo. E doveva farsi così, poichè il Ministro Comm. Jacini avea ripetutamente dichiarato a molti, che bisognava favorire la Società delle Meridionali, e che egli lo avrebbe fatto. La *Perseveranza*, o per meglio dire i Direttori e Redattori di essa ne sanno certamente.... *qualche cosa...!...*

Ma il rapporto Pesapane dei 4 ottobre 1863,

le sue replicate manifestazioni circa l'esattezza del suo giudizio....!

Bisognò far disdire Pesapane, e con tutti quei modi ed argomenti che sono in mano di chi può per persuadere, fu persuaso il Pesapane a disdirsi...., e si disdisse! e dichiarò di aver errato!

Egli è dunque un ignorante o un mentitore il Pesapane? S'ingannò davvero, o vilmente disse poi di essersi ingannato?

No, Pesapane non s'ingannò nella valutazione. Egli aveva detto il vero, come io dimostrerò nel seguente paragrafo, sul costo effettivo delle linee del Sannio. Dica egli ad altri ciò che vuole, ma non potrà mai dimenticare il dialogo avvenuto nelle aule della Camera dei Deputati in Torino nello scorso mese tra lui ed un altro individuo, il quale avendolo convenientemente bistrattato pel fatto della sua inqualificabile ritrattazione, ne ebbe in risposta parole di scuse, e di commiserazione per la sua posizione di *dipendente dal Governo*! Tal dialogo non è ignoto a qualche Onorevole Deputato, alla cui presenza avvenne; e se il signor Pesapane, cui io vado subito a spedire questo scritto, si permetterà di negare questo fatto, è pronto colui che potrà farglielo in *qualunque maniera* ricordare. Egli sa bene che io fui estraneo a tal dialogo; però se metto in chiaro il fatto, ciò è perchè ne ò avuto il

permesso da chi è prontissimo ad accettarne tutte le conseguenze.

Adunque gli elementi da cui si è attinto che siano ben costose le linee del Sannio, ed i giudizi degli uomini peritissimi, si riducono alla ritrattazione del Pesapane, ed alla valutazione delle linee fatte da un Ingenere appartenente alla Società delle Meridionali!

Se con ciò abbia potuto il Governo conoscere il vero, si giudichi dal pubblico, specialmente dopo che sarà messo in chiaro ciò che vengo a dire nel paragrafo seguente.

§ 3.°

Vero costo delle Ferrovie del Sannio ricavato da elementi incontestabili.

Le Ferrovie del Sannio non costano al di là delle lire 180 mila al chilometro, siccome stabilì il Pesapane.

È questo il mio assunto, e per dimostrarlo esporrò ad uno ad uno i criterii ed i documenti su cui è fondata la mia assertiva.

1. Come ò accennato innanzi, l'Onorevole Deputato Prof. Nisco affiancò con sua relazione

a stampa un suo progetto di Legge per la Concessione della Ferrovia Campano-Sannitica al Cav. Jacobelli.

I calcoli su cui fondavasi tanto l'Onorevole sostenitore della proposta, quanto il Concessionario, erano quelli del costo stabilito per tale linea dal fu Ingegnere Vincenzo Antonio Rossi, Ispettore del Genio civile, giudice ben competente in tal materia. Siffatti calcoli portano il costo della linea ad un prezzo anche minore di quello fissato dal Pesapane.

Può leggersi il detto rapporto e progetto di Legge a stampa sottoscritto dall'Onorevole Deputato Nisco, esistente nel Ministero dei Lavori Pubblici, e distribuito ai Deputati al principio del 1862.

2. Prendo dal rapporto della Commissione della Camera sul progetto di Legge Rothschildt, cangiato poi in Bastogi nel 1862, le seguenti parole:

Un progetto era stato presentato dal signor Cav. Achille Jacobelli al Ministero il 25 *giugno prossimo scorso per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia, che partendo da Termoli per Campobasso e Benevento, raggiungesse la strada ferrata fra Ceprano e Napoli, con diramazione a Piedimonte ed a Foggia.* (Sono precisamente le linee del Sannio ora oggetto della Convenzione del 28 novembre).

resterebbero quasi inutilizzate le primitive concesse.

Ciò è vero, ma in parte; e quand'anche lo fosse in tutto, dichiaro che il rimedio del Ministro è peggiore del male.

È vero che la linea Pescara-Ceprano, così come fu primitivamente concessa è quasi inutile, e che al contrario utilissima sia con la variazione ora arrecatavi, cioè Pescara-Aquila-Rieti, e Ceprano-Avezzano-Rieti.

È vero che la linea Foggia-Conza-Salerno produrrà assai meno quando siasi fatta la linea Napoli-Benevento-Foggia.

Però io sostengo, che, se ben si è progettato di cangiare la linea Pescara-Ceprano perchè non ancora incominciata, perchè quasi inutile, e perchè costosissima, non si può dire altrettanto della linea di Conza, perchè essa è già in costruzione, e perchè la sua soppressione, nel modo in cui vuol farsi, reca allo Stato un dispendio molto maggiore di quello che si avrebbe col conservarla, e col concedere *in tutt'altro modo di quello che si è fatto* le linee del Sannio.

La dimostrazione di questa mia proposizione risulterà evidente dai seguenti paragrafi.

Mi giova però far qui osservare che l'art. 3 del progetto di Legge Menabrea-Minghetti, articolo che verrebbe ora a sopprimersi, non indicava mica l'abolizione della linea Foggia-Eboli,

ma quella sola della linea Ceprano-Pescara, in luogo della quale si dava la linea Pescara-Rieti.

Il Conte Menabrea non pensò mai a sopprimere la linea di Conza. Era sua idea che lo Stato concorresse alla nuova linea Termoli-Benevento-Napoli, e che senza sopprimersi la linea di Conza, poteva farsi con un sussidio e col concorso delle Province anche la linea Benevento-Foggia. Saggio divisamento, di cui parlerò a suo luogo.

Per ora passo alla terza ipotesi del Ministro.

3ª *Mantenere le linee originariamente concesse, e mediante un sussidio far pure costruire le linee del Sannio.*

Il Ministro ripulsa pure questa terza ipotesi, poichè dice non esser seria la speranza che le linee del Sannio potessero costruirsi mediante un solo sussidio.

È qui che il Ministro, a parer mio, è perfettamente lontano dal vero, come lo è tutto ciò che egli dice nel suo rapporto alle pagine 13 e 14.

Questa terza ipotesi è quella che, salvo qualche modifica, io sostengo in preferenza.

Io dico che se è permesso riformare la Legge del 1862 e rivenire sopra Concessioni già accordate, ciò può farsi *solo quando possa essere plausibilmente consigliato, e quando lo impone la necessità*, per servirmi delle parole stesse del Mi-

nistro, pagina 16 del rapporto. Ma tal plausibile consiglio e questa imponente necessità di soppressione non si à che per la sola linea Ceprano-Pescara, per le ragioni che innanzi ò indicate, ed anche perchè l'articolo 17 della Convenzione del 1862 contiene un appoggio a rivenire sul fatto.

Io dico che la linea Conza-Eboli non può abbandonarsi, perchè, oltre all'essere essa già in costruzione ben avanzata, il surrogarvene altre *alle condizioni stabilite nella Convenzione del* 28 *novembre,* produce allo Stato un dispendio molto maggiore di quello che si avrebbe col conservarsi, e diminuisce il vantaggio delle popolazioni.

Io dico infine che le linee del Sannio debbono concedersi in tutt'altro modo che in quello stabilito nella Convenzione del 28 novembre.

Dimostrerò ad una ad una le mie proposizioni, cominciando dall'esaminare innanzi tutto in qual modo il Ministro abbia valutate le Ferrovie del Sannio, e quale sia, secondo me, la vera valutazione di esse.

§ 2.°

Come abbia il Ministro valutate le Ferrovie del Sannio.

Siccome le Alpi sono sempre Alpi, così gli Appennini sono sempre Appennini. Son parole del Ministro, la cui verità è incontrastabile, ed à la data sino dall'èra di Deucalione. *Nessun passaggio degli Appennini è facile e poco costoso,* soggiunge il Ministro.... *secondo la estimazione che il Governo ebbe cura di fare accertare da uomini peritissimi.*

Circa il passaggio degli Appennini delle linee del Sannio io potrei rispondere, che esso non à affatto tutta quella difficoltà che gl'innominati *uomini peritissimi* ànno forse indicato. Ed io non emetterei opinione mia, ma quella della Commissione nominata dalla già Luogotenenza di S. M. nelle Province Meridionali, Commissione composta dei membri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici di Napoli, e di altri uomini veramente competenti.

Ma io lascio che su di ciò risponda l'Onorevole Deputato Professore Nisco, il quale della facilità di tale traversata degli Appennini nelle linee del Sannio non si è mai stancato di far dimostrazione da quattro anni in qua, e nella sua prima relazione a stampa che precede il suo progetto

di Legge del 1861 per la Concessione della Ferrovia Campano-Sannitica al Cavaliere Jacobelli, ed in tutte le volte ch'egli sul proposito à preso la parola sia nella Camera, sia nelle Commissioni, sia negli opuscoli da lui stampati, e sempre, e dovunque e in tutte le occasioni.

Io non so quale opinione abbia ora a tal riguardo emessa in seno della Commissione della Camera, di cui fa parte, ma è indubitato che esso Onorevole Deputato Nisco non potrebbe certamente mettersi in contraddizione con sè stesso.

Ma in quanto agli *uomini peritissimi*, da cui dice il Ministro avere il Governo fatto accertare il costo delle linee del Sannio, è mestieri che si sappia come, dopo l'ordine del giorno votato dalla Camera nel 1862, il Ministero inviò per suo conto l'Ingegnere Governativo Sig. Pesapane ad eseguire gli studi della linea Campano-Sannitica, e diede inoltre l'incarico all'altro Ingegnere Governativo Cav. Parodi di studiare le due valli, quella del Calore cioè, e la Caudina, per definire per quali di esse dovesse la Ferrovia congiungere Napoli a Benevento.

L'Ingegnere Parodi, in esecuzione dell'incarico ricevuto, e studiate le località, fece rapporto al Ministero, opinando che la linea dovesse da Caserta per la vallea del Calore e non per la

Caudina andare a Benevento. Nel detto rapporto l'egregio Ingegnere parla del lieve costo di detta linea, e pare che lo fissi approssimativamente a lire 180 mila al chilometro, compreso l'armamento e il materiale mobile.

Più profondamente e tutta fu studiata poi, come ò detto, per conto del Governo dall'Ingenere Pesapane la linea Benevento-Termoli. Egli ne fece il progetto e la valutazione, la quale nel suo rapporto del 4 ottobre 1863, dichiarativo degli studi da lui fatti, ammonta a lire 180 mila al chilometro, compreso sempre l'armamento ed il materiale mobile. È inutile il dire che questi studi del Pesapane comprendono il passaggio degli Appennini.

Pesapane divide la linea intera in tre sezioni di costo differente. Ad una di esse assegna il prezzo di lire 84,560 al chilometro, ad un' altra quello di 190,600, ed alla terza di 301,100, tutto sempre compreso. E poichè per gran tratto la linea procede sul primo costo, per lunghezza minore sul secondo, e per meno ancora sul terzo, perciò coacervati tutti i prezzi, e diviso il totale pel numero dei chilometri, viene dall' Ingegnere stabilito il prezzo medio della linea in lire 180 mila al chilometro, compreso armamento e materiale mobile.

Or dagli elementi forniti dai suddetti due Ingegneri Governativi, in esecuzione d'incarico ministeriale , tutt'altro può desumersi che gran difficoltà e gran costo della linea Sannitica. Peritissimi sono i due suddetti Ingegneri Parodi e Pesapane, poichè se tali non fossero stati, il Governo non avrebbe ad essi affidato quell'incarico, e non se ne servirebbe certamente come suoi agenti. Or se alla loro valutazione il Governo non à prestato fede, dovrò dire o che esso sconosce il fatto dei suoi agenti, o che il diverso giudizio degli altri sia erroneo.

Ed altro Ingegnere in effetti vuolsi che abbia valutate molto più del prezzo Pesapane le linee del Sannio, e che il parere di quest' altro Ingegnere sia appunto quello degli uomini peritissimi di cui parla il Ministro.

Io non conosco se studi d' arte e quali, e se alcun rapporto abbia fatto questo terzo Ingegnere; però dall' essersi detto ch'egli sia uno degli alti funzionarii destinati alla Società delle Ferrovie Meridionali e da essa stipendiato, mi è ben lecito di servirmi del proverbio — «Dimmi chi sei, e ti dirò quel che fai.»

Quando nello scorso anno non fu più possibile che il Governo avesse trascurato di occuparsi delle Ferrovie del Sannio, sia per l'impegno

preso in Parlamento nel 1862, sia per le continue istanze degli Onorevoli Deputati appartenenti alle Province interessate, sia per le petizioni delle popolazioni e delle rappresentanze provinciali, sia infine perchè, eseguiti gli studi dal Pesapane, il Governo aveva ricevute delle domande di Concessione di quelle linee; quando insomma le Ferrovie del Sannio dal campo delle aspirazioni dovevano assolutamente passare a quello del fatto, s'incominciò a vagheggiar l'idea di riordinare in gruppi le Ferrovie italiane, e si vide che le linee del Sannio potevano darsi alla Società delle Ferrovie Meridionali.

Essa però avvezza a bocconi più squisiti, non poteva trovare il suo pasto nel magro costo delle Ferrovie del Sannio!

Ed incominciò nel *monde* dei lavori pubblici a susurrarsi che l' Ingegnere Pesapane erasi ingannato nel valutare il prezzo della Ferrovia; ed a poco a poco si fece prendere consistenza a tal voce, della quale allora si offese nel suo amor proprio l' Ingegnere Pesapane, e dichiarò apertamente in Napoli a tal uomo, che potrà bene in tutti i tempi e in tutti i modi sostenerglielo in faccia, che non solo esattissima fosse stata la sua valutazione, ma bensì favorevole agl' interessi dei costruttori, a segno che egli

al chilometro non abbia indicato per quanti anni dovrebbe essa sovvenzione corrispondersi, pure io ritengo che egli abbia inteso applicare tal sovvenzione nel modo stabilito dal Ministro Conte Menabrea nell'articolo 2° del suo progetto di Legge, cioè di doversi dallo Stato pagare annue 16 mila lire al chilometro finchè il prodotto delle linee non giunga a lire 12 mila, e di doversi indi successivamente diminuire della metà dell'eccedenza delle indicate lire 12 mila, da non poter mai oltrepassarsi il limite di lire 29 mila al chilometro, alla qual somma giungendo il prodotto, cesserebbe ogni sovvenzione.

Ora per ben determinare fino a qual somma effettivamente ammonterebbe la sovvenzione, che secondo il Ministro sarebbe necessaria per tutte due le linee del Sannio, occorre fissare a qual cifra ammonti in tutto la sovvenzione delle annue lire 16 mila al chilometro.

Partendo sempre dal principio da me stabilito, pagina 42, le Ferrovie in parola fra venticinque anni dal loro compimento daranno un prodotto che farà cessare qualunque garanzia o sovvenzione dello Stato.

Fisso inoltre che le Ferrovie del Sannio abbiano la lunghezza di 327 chilometri, e su questi dati son costretto a formare ancora un altro quadro sinottico, il quale per i venticinque anni, a partire dal 1869, quando le linee dovranno tro-

varsi ultimate, mostrerà quale sia il dispendio dello Stato se si dasse la sovvenzione dell'art. 2° del progetto di Legge Menabrea-Minghetti, e quale risulta con la Convenzione del 28 novembre.

NEGLI ANNI	PRODOTTO delle linee lire	Peso dello Stato con la Sovvenzione delle lire 16 mila		Peso dello Stato con la Convenzione del 28 novembre	
		per ogni chilometro annue lire	per tutti i 327 chilometri annue lire	per ogni chilometro annue lire	per tutti i 327 chilometri annue lire
1869	12 000	16,000	5,232,000	17,500	5,722,500
1870	12,000	16,000	5,232,000	17,500	5,722,500
1871	12,000	16,000	5,232,000	17,500	5,722,500
1872	13,000	15,500	5,068,500	17,000	5,559,000
1873	14,000	15,000	4,905,000	16,500	5,395,500
1874	14,000	15,000	4,905,000	16,500	5,395,500
1875	15,000	14,000	4,578,000	16,000	5,232,000
1876	16,000	13,000	4,251,000	15,500	5,068,000
1877	17,000	12,000	3,924,000	15,000	4,905,500
1878	18,000	11,000	3,597,000	14,500	4,741,500
1879	18,000	11,000	3,597,000	14,500	4,741,500
1880	18,000	11,000	3,597,000	14,500	4,741,500
1881	18,000	11,000	3,597,000	14,500	4,741,500
1882	19,000	10,000	3,270,000	14,000	4,578,500
1883	20,000	9,000	2,943,000	13,500	4,414,500
1884	21,000	8,000	2,616,000	13,000	4,251,000
1885	22,000	7,000	2,289,000	12,000	3,924,000
1886	23,000	6,000	1,962,000	11,000	3,597,000
1887	24,000	5,000	1,635,000	10,000	3,270,000
1888	25,000	4,000	1,308,000	9,000	2,943,000
1889	25,000	4,000	1,308,000	9,000	2,943,000
1890	26,500	3,000	981,000	8,000	2,616,000
1891	27,000	2,000	654,000	7,000	2,289,000
1892	28,000	1,000	327,000	6,000	1,962,000
1893	29,000	»	»	5,000	1,635,000
Peso totale allo Stato			76,998,000		106,211,500

Or dal quadro precedente risulta che la sovvenzione delle 16 mila lire al chilometro, andando ad estinguersi fra venticinque anni, porterà allo Stato il peso di circa 77 milioni.

Vediamo intanto quanto mostruosa sia la ipotesi del Ministro Jacini.

Per costruirsi, secondo lui, col sistema della sovvenzione le linee del Sannio, occorrerebbe per la sovvenzione delle lire 16 mila al chilometro la somma di 77,000,000

Ed aggiungendo, come dice il Ministro, per la linea di Termoli un sussidio di 17,000,000

e per quella di Foggia di . . . 13,000,000

si avrebbe, secondo la ipotesi del Ministro, un sussidio o sovvenzione niente meno che di 107,000,000

Or è noto a tutti, che quando si concede una Ferrovia senza garentire un prodotto, ma dando solamente una sovvenzione, questa non oltrepassa mai la somma della quarta parte del prezzo della costruzione. E perciò dalla ipotesi del Ministro risulterebbe, che se la sovvenzione ch'egli vuol dare alle Ferrovie del Sannio dovesse essere di 107 milioni, il costo delle Ferrovie stesse dovrebbe elevarsi al prezzo di 428 milioni, il che varrebbe che ciascuno dei 327 chilometri dovrebbe costare nientemeno che oltre un milione!

Io credo che se poco serio è un calcolo che

determina un prezzo molto inferiore al vero, molto meno serio, o per dir meglio ben ridicolo sia quello che lo eleva a proporzione favolosa; e tale pare che sia il calcolo del Ministro.

Però, mettendo da banda le gigantesche esagerazioni, con troppa leggerezza lanciate dal Ministro a proposito della sovvenzione, il vero calcolo a fare, secondo me, è il seguente:

I chilometri 327 delle linee del Sannio al prezzo di L. 180 mila al chilometro fissato dal Pesapane, superiore a tutte le altre valutazioni, porterebbero l'effettivo costo totale delle linee nella somma di 60,000,000

Nè si dica che il Pesapane nella sua valutazione non si è occupato del costo della linea Benevento-Foggia, poichè l'importo di questo tratto è precisamente lo stesso, come risulta dalla norma tenuta dalla Commissione della Camera nel 1862, dalle offerte Jacobelli, e più di tutto dal contratto Fiocca del 30 giugno dello scorso anno, come sopra si è sviluppato alle pag. 77, 79, 80, 82.

Si aggiunga a detto importo effettivo delle linee anche una metà di più necessaria per realizzare il capitale alla ragione corrente del denaro in borsa 30,000,000

e si avrà un totale di 90,000,000

Or ancor quando la sovvenzione di una quarta parte del valor della linea voglia stabilirsi non sul totale del costo effettivo delle Ferrovie, ma sul montare del capitale nominale, la detta sovvenzione non sarà maggiore di 22 milioni.

Ed il Ministro la eleva nientemeno che a 107 milioni..!.?..

Ma suppongo pure che il Pesapane si sia ingannato, e voglio aggiungere al costo da lui fissato in 180 mila lire al chilometro altre non dieci, non venti, non trenta, ma sessanta mila lire al chilometro, e portare così nientemeno a 240 mila lire al chilometro il prezzo delle linee del Sannio. Su tale ipotesi il costo totale di esse sarà di circa 80,000,000

Aggiungo la metà di più per formare il capitale nominale . . . 40,000,000

e si avrà un totale di 120,000,000

Della qual somma la quarta parte è di 30,000,000, cifra che rappresenterebbe il *maximum* di una sovvenzione a darsi senza altra garanzia per la costruzione delle linee del Sannio.

Ma i 30 milioni non possono mai arrivare ai 107 fissati dal Ministro..!...

E qui cade in acconcio spiegare ciò che ò cennato di sopra, pagina 84. Quando nello scorso anno l'Onorevole signor Conte Menabrea, allora Ministro dei Lavori Pubblici, ebbe qualche trat-

Caudina andare a Benevento. Nel detto rapporto l'egregio Ingegnere parla del lieve costo di detta linea, e pare che lo fissi approssimativamente a lire 180 mila al chilometro, compreso l'armamento e il materiale mobile.

Più profondamente e tutta fu studiata poi, come ò detto, per conto del Governo dall'Ingenere Pesapane la linea Benevento-Termoli. Egli ne fece il progetto e la valutazione, la quale nel suo rapporto del 4 ottobre 1863, dichiarativo degli studi da lui fatti, ammonta a lire 180 mila al chilometro, compreso sempre l'armamento ed il materiale mobile. È inutile il dire che questi studi del Pesapane comprendono il passaggio degli Appennini.

Pesapane divide la linea intera in tre sezioni di costo differente. Ad una di esse assegna il prezzo di lire 84,560 al chilometro, ad un' altra quello di 190,600, ed alla terza di 301,100, tutto sempre compreso. E poichè per gran tratto la linea procede sul primo costo, per lunghezza minore sul secondo, e per meno ancora sul terzo, perciò coacervati tutti i prezzi, e diviso il totale pel numero dei chilometri, viene dall' Ingegnere stabilito il prezzo medio della linea in lire 180 mila al chilometro, compreso armamento e materiale mobile.

chiamava *ingente* la sovvenzione di 12 milioni per la linea Termoli, non ancora era nato il gran pensiero de' *gruppi*, si volevano concedere ad altri le Ferrovie, si accettavano le domande, *si facevano sinceri voti dal Ministro affinchè i richiedenti la Concessione, senza garentia dello Stato, fossero riusciti nell'intrapresa*; sono parole testuali che prendo da un dispaccio del 4 ottobre 1863 del Ministro Menabrea.

Ma quando si vollero realizzare i *gruppi*, bisognò che anche la linea Termoli avesse garentito un prodotto di L. 29 mila al chilometro, al che in sostanza si riduce la sovvenzione delle 16 mila lire a scala mobile, poichè si prevedeva che essa dovesse far parte della rete delle Ferrovie della Società delle Meridionli, la quale Società non poteva contentarsi del sussidio, ma voleva la garentia simile a quella che ebbe con la Concessione del 1862.

In somma il Ministro Menabrea quando scriveva i dispacci del 4 ottobre 1863, 11 e 13 gennaio 1864, non ancora aveva concepito il disegno dei *gruppi*, voleva concedere le linee del Sannio con la sola sovvenzione, e di questa faceva un calcolo ben diverso da quello del Ministro Jacini. Quando poi, mutato consiglio, formò il progetto dei *gruppi*, dovette garentire un prodotto anche alle linee del Sannio, per poterle *aggruppare* ad una Società, che senza ciò non le avrebbe prese.

Son questi i veri fatti poggiati a documenti, che potranno da chiunque il voglia esaminarsi. E se il Ministro per la sola ragione del *sic volo, sic jubeo* à ripulsata ogni altra offerta per conchiudere la Convenzione del 28 novembre, i documenti non sono distrutti, ed il paese può giudicarne!...

Non mi fermerò a dimostrare la tesi che quando si dà una sovvenzione del quarto del capitale nominale, si possono avere centinaia di concessionari per un'intrapresa ferroviaria, semprechè le linee si trovino, come son quelle del Sannio, in condizioni non eccezionali per difficoltà di costruzione, ed in condizioni ordinarie dal lato del movimento che avrà luogo su di esse. È cosa ovvia a chiunque sia per poco conoscitore di siffatte intraprese.

Conchiudo quindi col dire che le Ferrovie del Sannio dovevano concedersi con una sovvenzione, la quale al *maximum* non sarebbe stata maggiore di 30 milioni, e così facendo il Governo avrebbe fatto veramente il vantaggio dello Stato e della popolazione.

È tempo ora di vedere quali sieno, a fronte del sistema da me proposto, i risultamenti della Convenzione del 28 novembre a riguardo delle Ferrovie del Sannio.

§ 5.°

Senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, e concedendosi contemporaneamente le linee del Sannio col sistema della sovvenzione, lo Stato avrebbe speso molto di meno, e le popolazioni si sarebbero vantaggiate molto di più che con la Convenzione del 28 novembre.

Quante più Ferrovie esistono tanto maggior vantaggio ricavano le popolazioni. Ciò non può mettersi in dubbio, e quindi non dirò altro per provare che se, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si fossero pure concesse quelle del Sannio, il vantaggio del pubblico sarebbe stato maggiore.

Per dimostrare poi che costruendosi contemporaneamente le linee del Sannio col sistema della sovvenzione, lo Stato si sarebbe aggravato di meno di ciò onde si aggrava con la Convenzione del 28 novembre, ecco in qual modo io vengo a calcolare.

Le linee del Sannio con la Convenzione suddetta sono state concesse, come ò dimostrato in principio, con la garanzia di un prodotto brutto di L. 34 mila al chilometro.

Or il Quadro sinottico che precede alla pagina 87 dimostra nell'ultima sua colonna che per

le linee del Sannio, con la Convenzione del 28 novembre, lo Stato pagherà la somma di oltre 106 milioni, fino al prodotto di lire 29 mila al chilometro; ma poichè esse dovranno arrivare a 34 mila, occorre aggiungere almeno altri otto milioni. E quindi può al *minimum* fissarsi il peso dello Stato nella somma di . . . 114,000,000

Inoltre non dovendosi, come è detto di sopra, alcun compenso per la modifica Ceprano-Pescara, deve qui piazzarsi la indennità delle lire 1,600,000 annue, accordate alla Società dall'articolo 17 della Convenzione; e quindi aggiungendo la somma di 158,000,000

si avrà un totale di 272,000,000

Ed è ciò che lo Stato spenderà per sopprimersi la linea Foggia-Eboli, e concedersi quelle del Sannio giusta la Convenzione del 28 novembre.

Vengo ora al calcolo della ipotesi della non soppressione della linea Foggia-Eboli.

Questa è di 140 chilometri, a ciascuno dei quali la Concessione del 1862 garentì un prodotto brutto di 29,000 lire.

Poichè innanzi a pagina 66 ò concesso ciò che è ben vero, cioè che facendosi la linea Benevento-Foggia, quella di Foggia-Eboli perde moltissimo di prodotto, io non dirò già che in venti-

di Legge del 1861 per la Concessione della Ferrovia Campano-Sannitica al Cavaliere Jacobelli, ed in tutte le volte ch'egli sul proposito à preso la parola sia nella Camera, sia nelle Commissioni, sia negli opuscoli da lui stampati, e sempre, e dovunque e in tutte le occasioni.

Io non so quale opinione abbia ora a tal riguardo emessa in seno della Commissione della Camera, di cui fa parte, ma è indubitato che esso Onorevole Deputato Nisco non potrebbe certamente mettersi in contraddizione con sè stesso.

Ma in quanto agli *uomini peritissimi*, da cui dice il Ministro avere il Governo fatto accertare il costo delle linee del Sannio, è mestieri che si sappia come, dopo l'ordine del giorno votato dalla Camera nel 1862, il Ministero inviò per suo conto l'Ingegnere Governativo Sig. Pesapane ad eseguire gli studi della linea Campano-Sannitica, e diede inoltre l'incarico all'altro Ingegnere Governativo Cav. Parodi di studiare le due valli, quella del Calore cioè, e la Caudina, per definire per quali di esse dovesse la Ferrovia congiungere Napoli a Benevento.

L'Ingegnere Parodi, in esecuzione dell'incarico ricevuto, e studiate le località, fece rapporto al Ministero, opinando che la linea dovesse da Caserta per la vallea del Calore e non per la

Caudina andare a Benevento. Nel detto rapporto l'egregio Ingegnere parla del lieve costo di detta linea, e pare che lo fissi approssimativamente a lire 180 mila al chilometro, compreso l'armamento e il materiale mobile.

Più profondamente e tutta fu studiata poi, come ò detto, per conto del Governo dall'Ingenere Pesapane la linea Benevento-Termoli. Egli ne fece il progetto e la valutazione, la quale nel suo rapporto del 4 ottobre 1863, dichiarativo degli studi da lui fatti, ammonta a lire 180 mila al chilometro, compreso sempre l'armamento ed il materiale mobile. È inutile il dire che questi studi del Pesapane comprendono il passaggio degli Appennini.

Pesapane divide la linea intera in tre sezioni di costo differente. Ad una di esse assegna il prezzo di lire 84,560 al chilometro, ad un' altra quello di 190,600, ed alla terza di 301,100, tutto sempre compreso. E poichè per gran tratto la linea procede sul primo costo, per lunghezza minore sul secondo, e per meno ancora sul terzo, perciò coacervati tutti i prezzi, e diviso il totale pel numero dei chilometri, viene dall' Ingegnere stabilito il prezzo medio della linea in lire 180 mila al chilometro, compreso armamento e materiale mobile.

di Legge del 1861 per la Concessione della Ferrovia Campano-Sannitica al Cavaliere Jacobelli, ed in tutte le volte ch'egli sul proposito à preso la parola sia nella Camera, sia nelle Commissioni, sia negli opuscoli da lui stampati, e sempre, e dovunque e in tutte le occasioni.

Io non so quale opinione abbia ora a tal riguardo emessa in seno della Commissione della Camera, di cui fa parte, ma è indubitato che esso Onorevole Deputato Nisco non potrebbe certamente mettersi in contraddizione con sè stesso.

Ma in quanto agli *uomini peritissimi*, da cui dice il Ministro avere il Governo fatto accertare il costo delle linee del Sannio, è mestieri che si sappia come, dopo l'ordine del giorno votato dalla Camera nel 1862, il Ministero inviò per suo conto l'Ingegnere Governativo Sig. Pesapane ad eseguire gli studi della linea Campano-Sannitica, e diede inoltre l'incarico all'altro Ingegnere Governativo Cav. Parodi di studiare le due valli, quella del Calore cioè, e la Caudina, per definire per quali di esse dovesse la Ferrovia congiungere Napoli a Benevento.

L'Ingegnere Parodi, in esecuzione dell'incarico ricevuto, e studiate le località, fece rapporto al Ministero, opinando che la linea dovesse da Caserta per la vallea del Calore e non per la

Caudina andare a Benevento. Nel detto rapporto l'egregio Ingegnere parla del lieve costo di detta linea, e pare che lo fissi approssimativamente a lire 180 mila al chilometro, compreso l'armamento e il materiale mobile.

Più profondamente e tutta fu studiata poi, come ò detto, per conto del Governo dall'Ingenere Pesapane la linea Benevento-Termoli. Egli ne fece il progetto e la valutazione, la quale nel suo rapporto del 4 ottobre 1863, dichiarativo degli studi da lui fatti, ammonta a lire 180 mila al chilometro, compreso sempre l'armamento ed il materiale mobile. È inutile il dire che questi studi del Pesapane comprendono il passaggio degli Appennini.

Pesapane divide la linea intera in tre sezioni di costo differente. Ad una di esse assegna il prezzo di lire 84,560 al chilometro, ad un' altra quello di 190,600, ed alla terza di 301,100, tutto sempre compreso. E poichè per gran tratto la linea procede sul primo costo, per lunghezza minore sul secondo, e per meno ancora sul terzo, perciò coacervati tutti i prezzi, e diviso il totale pel numero dei chilometri, viene dall' Ingegnere stabilito il prezzo medio della linea in lire 180 mila al chilometro, compreso armamento e materiale mobile.

Quella *di lire* 22 *mila* di prodotto brutto chilometrico.

Tal garentia, atteso il dimostrato *vero* costo delle linee, corrisponde esattamente ad un non lieve interesse sulla somma del capitale necessario all'intrapresa.

Ed invero, poichè l'articolo 17 della Convenzione annessa alla Concessione del 1862 stabilisce che il massimo della spesa cui con la garentia di 29 mila lire era tenuta la Società delle Meridionali poteva essere di 250 mila lire al chilometro, che si elevano poi a 280 mila aggiungendovisi il materiale mobile, risulta ad evidenza che essendo minore di un quarto almeno il costo delle Ferrovie del Sannio, la garentia delle 29 mila deve ridursi al *maximun* a 22 mila lire

Ciò posto, dimostro la mia tesi con la solita eloquenza delle cifre.

Partendo sempre da ciò che ò detto innanzi, cioè che fra 25 anni le Ferrovie dell'Italia Meridionale daranno il prodotto di lire 29 mila al chilometro, si à che esse ne daranno 22 mila fra diciasette anni, e quindi per il calcolo derivante dal quadro pag. 87, lo Stato pagherebbe la somma totale di circa . 31,000,000

Aggiungendo a tal somma l'ammontare dimostrato innanzi, pagina 96, di tutto l'onere dello

Riporto	31,000,000
Stato per la linea Foggia-Eboli, se non sarà soppressa	121,800,000
si avrà una somma	152,800,000

Tale somma dunque di 152,800,000 rappresenta l'onere totale dello Stato se, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concederanno con la competente garentia le linee del Sannio.

Ma di sopra ò dimostrato che col sistema della Convenzione del 28 novembre, oltre la soppressione della linea, lo Stato avrà un onere di 271,000,000 secondo la proposta di Legge, e di 182,000,000 almeno secondo le modifiche della Commissione.

Dunque in tutti i casi essendo la cifra di 152,800,000 inferiore alle altre di 271,000,000 o di 182,000,000, trovasi dimostrato il mio assunto, che concedendosi pure con una competente garentia di prodotto chilometrico le linee del Sannio, non si debba sopprimere la linea Foggia-Eboli, come stabilisce la Convenzione del 28 novembre, e molto maggior vantaggio ne risentirebbero le finanze dello Stato, e le popolazioni.

Or mi sia permesso domandare:

Se il Governo non ignorava, e non poteva ignorare certamente, tutti i precedenti della Camera, della Commissione di essa, delle domande

di Concessione delle linee del Sannio nel 1861 e 1862; se in tutti questi Atti *è stata sempre costante la cifra di lire* 22 *mila* al chilometro da garentirsi di prodotto brutto per le Ferrovie del Sannio, se fossero state concesse, per qual ragione ora che esse si concedono alla Società delle Meridionali si eleva tal garentia nientemeno che a lire 34 mila? O forse dal 1862 in qua è cresciuto il costo delle Ferrovie del Sannio, e son cangiate le località in modo da non far più avverare che *le Alpi sieno sempre Alpi, e gli Appennini sempre Appennini*? E chi non conosce invece a qual ragione immensamente più bassa del calcolo fissato nelle rispettive Concessioni si stanno ora costruendo tutte le Ferrovie, e specialmente le Calabro-Sicule?

Eppure dopo ciò che avvenne di scandalo nella costruzione delle Ferrovie Liguri, i cui dettagli trovansi diligentemente enunciati e documentati con la indicazione dei contratti fatti nel giornale la *Monarchia Italiana*, in uno dei numeri pubblicati pochi giorni prima della caduta del Ministero Ricasoli; dopo che tutto il mondo conosce a qual prezzo si costruiscano effettivamente dagli ultimi intraprenditori le Ferrovie; e finalmente dopo che tutto il paese conosce bene i favolosi benefizî della costruzione delle stesse Ferrovie Meridionali, pareva impossibile che si fossero per

nuove Concessioni rimasti gli stessi non dirò errori ma orrori, per i quali certamente avviene che le nostre finanze fioriscano giornalmente dippiù.... per la loro miseria!

E poichè ò parlato degli scandali avvenuti nella costruzione delle Ferrovie Liguri, e dell'articolo della *Monarchia Italiana*, piacerà certo a' miei lettori di vederlo qui trascritto. Esso è intitolato — Ferrovie Liguri — e dice così:

Mentre i Rappresentanti della nazione stanno battagliando tanto, ed affannandosi per fare entrare poche migliaia di lire nell'esauste casse dello Stato, ecco come da un'altra parte i marenghi ne escono a palate.

Il Governo per la costruzione della Ferrovia delle due riviere à dato ben oltre a 390 *mila lire al chilometro al Duca di Galliera e Compagnia. Questi cedè il ramo che corre da Voltri a Nizza ai signori Talacchini e Laschi, per sole* 320 *mila lire al chilometro, guadagnando la somma di circa . . . . . L.* 10,780,000

Talacchini e Laschi, separatone poi l'armamento, che cederono tuttò a Novelli e Leidi per 28,000 *lire al chilometro, subappaltarono la costruzione dei varii tronchi ai seguenti prezzi e coi seguenti profitti:*

Da Voltri a Savona alla Società

cinque anni, come ò calcolato per le altre, nè in trenta, o in quaranta, questa linea possa produrre il frutto garentito, ma fisso un periodo niente meno di sessant'anni; e quindi con la media proporzionale calcolo che lo Stato debba pagare l'intera somma garentita per lo spazio di anni trenta.

Moltiplicando per i detti trent'anni, e per i cento quaranta chilometri le 29 mila lire garantite di prodotto, si à una somma totale di 121,800,000

Aggiungo per sovvenzione a darsi per una volta sola per le Ferrovie del Sannio la somma che ò dimostrata innanzi potere essere il *maximum* 30,000,000

e si avrà il totale di 151,800,000

La quale cifra rappresenta il disborso dello Stato nel caso in cui, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concedano quelle del Sannio col sistema della sovvenzione.

Dunque effetto della Convenzione 28 novembre sarà che le popolazioni avranno una Ferrovia di meno, e lo Stato spenderà non meno di 272,000,000.

E d'altra banda col sistema da me proposto le popolazioni avranno una Ferrovia di più e lo Stato spenderà 151,800,000.

Dunque con la Convenzione del 28 novembre

si avrà un pubblico vantaggio minore, ed un dispendio maggiore per la Nazione nella somma di oltre centoventi milioni...!...

E poichè taluno potrà dire che questo maggior dispendio dello Stato potrà non verificarsi, attesochè la Commissione della Camera à stabilito nel suo rapporto, che la garanzia del prodotto chilometrico fissato con la Convenzione del 28 novembre non debba mai eccedere le lire 31,000, e che il premio di 1,600,000 lire debba ridursi alla metà, non è superfluo ch' io faccia vedere con l'eloquenza delle cifre, che, ammesse pure le riduzioni portate dalla Commissione, risulta sempre un maggior onere allo Stato.

In fatti col prodotto garentito di 31 e non 34,000 lire al chilometro, per il periodo fissato nel quadro pagina 87, lo Stato pagherà per le linee del Sannio la somma di circa 105,000,000

Più per metà dei 158 milioni 79,000,000

in uno 184,000,000

Nè pagherebbe invece senza sopprimere la linea Foggia-Eboli . 147,800,000

Dunque anche in questa ipotesi si avrebbe un maggior dispendio di 36,200,000.

E quando anche un maggior onere non vi fosse a carico dello Stato, rimarrebbe sempre il benefizio certamente non lieve di aversi due linee di Ferrovie invece di una sola.

Posto ciò io non comprendo come siasi scritto alla pagina 16 del rapporto del Ministro ciò che segue:

Quantunque il sopprimere concessioni già fatte riesca rincrescevole sempre, non esitiamo a riconoscerlo, e non possa esser plausibilmente consigliato, se non quando lo impone la necessità, come avviene al presente, in cui ci troviamo nel dilemma o di sacrificare in modo elevatissimo gl'interessi dell'Erario, o di dover far prevalere l'interesse della maggioranza a quelli della minoranza dei cittadini, pure è mestieri osservare che mediante la soppressione degli indicati tronchi non vengono frustrati i voti della maggior parte della popolazione ecc.

Quale è stata la necessità di sopprimere la linea Foggia-Eboli?

Quella di non concedere le linee del Sannio col sistema della sovvenzione, con cui non avrebbe potuto prenderle la Compagnia delle Meridionali!

Quale è stato il vero sagrifizio che si è fatto con la Convenzione del 28 novembre!

Quello degl'interessi del troppo esausto tesoro dello Stato!

In che modo si è favorita la maggior parte dei cittadini?

Con sopprimersi una Ferrovia!!...

§ 6.°

Quando anche voglia adottarsi il sistema di dare una garentia di prodotto chilometrico alle Ferrovie del Sannio, lo Stato e le popolazioni guadagneranno di più senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli.

Da tutto ciò che ò detto innanzi si comprende benissimo che quando io parlo di una garentia di prodotto a darsi per la Concessione delle Ferrovie del Sannio, non intendo certamente dire che tal garentia debba essere nè delle 34 mila, nè delle 31 mila lire proposte dalla Convenzione del 28 novembre e dalla Commissione attuale della Camera.

Or quale sarebbe la giusta garentia di prodotto chilometrico da assicurare alle linee del Sannio?

È inutile discuterlo:

Quella che chiese il Cav. Jacobelli.;

Quella che fu stabilita nel progetto di Legge del Deputato Nisco;

Quella che fu indicata nell'altro progetto di Legge sottoscritto da 50 Deputati;

Quella che fu stabilita dalla Commissione della Camera nei Capitoli da essa redatti nel 1862;

Quella *di lire* 22 *mila* di prodotto brutto chilometrico.

Tal garentia, atteso il dimostrato *vero* costo delle linee, corrisponde esattamente ad un non lieve interesse sulla somma del capitale necessario all'intrapresa.

Ed invero, poichè l'articolo 17 della Convenzione annessa alla Concessione del 1862 stabilisce che il massimo della spesa cui con la garentia di 29 mila lire era tenuta la Società delle Meridionali poteva essere di 250 mila lire al chilometro, che si elevano poi a 280 mila aggiungendovisi il materiale mobile, risulta ad evidenza che essendo minore di un quarto almeno il costo delle Ferrovie del Sannio, la garentia delle 29 mila deve ridursi al *maximun* a 22 mila lire

Ciò posto, dimostro la mia tesi con la solita eloquenza delle cifre.

Partendo sempre da ciò che ò detto innanzi, cioè che fra 25 anni le Ferrovie dell'Italia Meridionale daranno il prodotto di lire 29 mila al chilometro, si à che esse ne daranno 22 mila fra diciasette anni, e quindi per il calcolo derivante dal quadro pag. 87, lo Stato pagherebbe la somma totale di circa . 31,000,000

Aggiungendo a tal somma l'ammontare dimostrato innanzi, pagina 96, di tutto l'onere dello

Riporto	31,000,000
Stato per la linea Foggia-Eboli, se non sarà soppressa	121,800,000
si avrà una somma	152,800,000

Tale somma dunque di 152,800,000 rappresenta l'onere totale dello Stato se, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concederanno con la competente garentia le linee del Sannio.

Ma di sopra ò dimostrato che col sistema della Convenzione del 28 novembre, oltre la soppressione della linea, lo Stato avrà un onere di 271,000,000 secondo la proposta di Legge, e di 182,000,000 almeno secondo le modifiche della Commissione.

Dunque in tutti i casi essendo la cifra di 152,800,000 inferiore alle altre di 271,000,000 o di 182,000,000, trovasi dimostrato il mio assunto, che concedendosi pure con una competente garentia di prodotto chilometrico le linee del Sannio, non si debba sopprimere la linea Foggia-Eboli, come stabilisce la Convenzione del 28 novembre, e molto maggior vantaggio ne risentirebbero le finanze dello Stato, e le popolazioni.

Or mi sia permesso domandare:

Se il Governo non ignorava, e non poteva ignorare certamente, tutti i precedenti della Camera, della Commissione di essa, delle domande

di Concessione delle linee del Sannio nel 1861 e 1862; se in tutti questi Atti *è stata sempre costante la cifra di lire* 22 *mila* al chilometro da garentirsi di prodotto brutto per le Ferrovie del Sannio, se fossero state concesse, per qual ragione ora che esse si concedono alla Società delle Meridionali si eleva tal garentia nientemeno che a lire 34 mila? O forse dal 1862 in qua è cresciuto il costo delle Ferrovie del Sannio, e son cangiate le località in modo da non far più avverare che *le Alpi sieno sempre Alpi, e gli Appennini sempre Appennini*? E chi non conosce invece a qual ragione immensamente più bassa del calcolo fissato nelle rispettive Concessioni si stanno ora costruendo tutte le Ferrovie, e specialmente le Calabro-Sicule?

Eppure dopo ciò che avvenne di scandalo nella costruzione delle Ferrovie Liguri, i cui dettagli trovansi diligentemente enunciati e documentati con la indicazione dei contratti fatti nel giornale la *Monarchia Italiana*, in uno dei numeri pubblicati pochi giorni prima della caduta del Ministero Ricasoli; dopo che tutto il mondo conosce a qual prezzo si costruiscano effettivamente dagli ultimi intraprenditori le Ferrovie; e finalmente dopo che tutto il paese conosce bene i favolosi benefizî della costruzione delle stesse Ferrovie Meridionali, pareva impossibile che si fossero per

nuove Concessioni rimasti gli stessi non dirò errori ma orrori, per i quali certamente avviene che le nostre finanze fioriscano giornalmente dippiù.... per la loro miseria!

E poichè ò parlato degli scandali avvenuti nella costruzione delle Ferrovie Liguri, e dell'articolo della *Monarchia Italiana*, piacerà certo a' miei lettori di vederlo qui trascritto. Esso è intitolato — FERROVIE LIGURI — e dice così:

Mentre i Rappresentanti della nazione stanno battagliando tanto, ed affannandosi per fare entrare poche migliaia di lire nell'esauste casse dello Stato, ecco come da un'altra parte i marenghi ne escono a palate.

Il Governo per la costruzione della Ferrovia delle due riviere à dato ben oltre a 390 *mila lire al chilometro al Duca di Galliera e Compagnia. Questi cedè il ramo che corre da Voltri a Nizza ai signori Talacchini e Laschi, per sole* 320 *mila lire al chilometro, guadagnando la somma di circa . . . . . L.* 10,780,000

Talacchini e Laschi, separatone poi l'armamento, che cederono tuttò a Novelli e Leidi per 28,000 *lire al chilometro, subappaltarono la costruzione dei varii tronchi ai seguenti prezzi e coi seguenti profitti:*

Da Voltri a Savona alla Società

cinque anni, come ò calcolato per le altre, nè in trenta, o in quaranta, questa linea possa produrre il frutto garentito, ma fisso un periodo niente meno di sessant'anni; e quindi con la media proporzionale calcolo che lo Stato debba pagare l'intera somma garentita per lo spazio di anni trenta.

Moltiplicando per i detti trent'anni, e per i cento quaranta chilometri le 29 mila lire garantite di prodotto, si à una somma totale di 121,800,000

Aggiungo per sovvenzione a darsi per una volta sola per le Ferrovie del Sannio la somma che ò dimostrata innanzi potere essere il *maximum* 30,000,000

e si avrà il totale di 151,800,000

La quale cifra rappresenta il disborso dello Stato nel caso in cui, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concedano quelle del Sannio col sistema della sovvenzione.

Dunque effetto della Convenzione 28 novembre sarà che le popolazioni avranno una Ferrovia di meno, e lo Stato spenderà non meno di 272,000,000.

E d'altra banda col sistema da me proposto le popolazioni avranno una Ferrovia di più e lo Stato spenderà 151,800,000.

Dunque con la Convenzione del 28 novembre

si avrà un pubblico vantaggio minore, ed un dispendio maggiore per la Nazione nella somma di oltre centoventi milioni...!...

E poichè taluno potrà dire che questo maggior dispendio dello Stato potrà non verificarsi, attesochè la Commissione della Camera à stabilito nel suo rapporto, che la garanzia del prodotto chilometrico fissato con la Convenzione del 28 novembre non debba mai eccedere le lire 31,000, e che il premio di 1,600,000 lire debba ridursi alla metà, non è superfluo ch' io faccia vedere con l'eloquenza delle cifre, che, ammesse pure le riduzioni portate dalla Commissione, risulta sempre un maggior onere allo Stato.

In fatti col prodotto garentito di 31 e non 34,000 lire al chilometro, per il periodo fissato nel quadro pagina 87, lo Stato pagherà per le linee del Sannio la somma di circa 105,000,000

Più per metà dei 158 milioni 79,000,000

in uno 184,000,000

Nè pagherebbe invece senza sopprimere la linea Foggia-Eboli . 147,800,000

Dunque anche in questa ipotesi si avrebbe un maggior dispendio di 36,200,000.

E quando anche un maggior onere non vi fosse a carico dello Stato, rimarrebbe sempre il benefizio certamente non lieve di aversi due linee di Ferrovie invece di una sola.

Posto ciò io non comprendo come siasi scritto alla pagina 16 del rapporto del Ministro ciò che segue:

Quantunque il sopprimere concessioni già fatte riesca rincrescevole sempre, non esitiamo a riconoscerlo, e non possa esser plausibilmente consigliato, se non quando lo impone la necessità, come avviene al presente, in cui ci troviamo nel dilemma o di sacrificare in modo elevatissimo gl'interessi dell'Erario, o di dover far prevalere l'interesse della maggioranza a quelli della minoranza dei cittadini, pure è mestieri osservare che mediante la soppressione degli indicati tronchi non vengono frustrati i voti della maggior parte della popolazione ecc.

Quale è stata la necessità di sopprimere la linea Foggia-Eboli?

Quella di non concedere le linee del Sannio col sistema della sovvenzione, con cui non avrebbe potuto prenderle la Compagnia delle Meridionali!

Quale è stato il vero sagrifizio che si è fatto con la Convenzione del 28 novembre!

Quello degl'interessi del troppo esausto tesoro dello Stato!

In che modo si è favorita la maggior parte dei cittadini?

Con sopprimersi una Ferrovia!!...

§ 6.°

Quando anche voglia adottarsi il sistema di dare una garentia di prodotto chilometrico alle Ferrovie del Sannio, lo Stato e le popolazioni guadagneranno di più senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli.

Da tutto ciò che ò detto innanzi si comprende benissimo che quando io parlo di una garentia di prodotto a darsi per la Concessione delle Ferrovie del Sannio, non intendo certamente dire che tal garentia debba essere nè delle 34 mila, nè delle 31 mila lire proposte dalla Convenzione del 28 novembre e dalla Commissione attuale della Camera.

Or quale sarebbe la giusta garentia di prodotto chilometrico da assicurare alle linee del Sannio?

È inutile discuterlo:

Quella che chiese il Cav. Jacobelli.;

Quella che fu stabilita nel progetto di Legge del Deputato Nisco;

Quella che fu indicata nell'altro progetto di Legge sottoscritto da 50 Deputati;

Quella che fu stabilita dalla Commissione della Camera nei Capitoli da essa redatti nel 1862;

Quella *di lire* 22 *mila* di prodotto brutto chilometrico.

Tal garentia, atteso il dimostrato *vero* costo delle linee, corrisponde esattamente ad un non lieve interesse sulla somma del capitale necessario all'intrapresa.

Ed invero, poichè l'articolo 17 della Convenzione annessa alla Concessione del 1862 stabilisce che il massimo della spesa cui con la garentia di 29 mila lire era tenuta la Società delle Meridionali poteva essere di 250 mila lire al chilometro, che si elevano poi a 280 mila aggiungendovisi il materiale mobile, risulta ad evidenza che essendo minore di un quarto almeno il costo delle Ferrovie del Sannio, la garentia delle 29 mila deve ridursi al *maximun* a 22 mila lire

Ciò posto, dimostro la mia tesi con la solita eloquenza delle cifre.

Partendo sempre da ciò che ò detto innanzi, cioè che fra 25 anni le Ferrovie dell'Italia Meridionale daranno il prodotto di lire 29 mila al chilometro, si à che esse ne daranno 22 mila fra diciasette anni, e quindi per il calcolo derivante dal quadro pag. 87, lo Stato pagherebbe la somma totale di circa . 31,000,000

Aggiungendo a tal somma l'ammontare dimostrato innanzi, pagina 96, di tutto l'onere dello

Riporto	31,000,000
Stato per la linea Foggia-Eboli, se non sarà soppressa	121,800,000
si avrà una somma	152,800,000

Tale somma dunque di 152,800,000 rappresenta l'onere totale dello Stato se, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concederanno con la competente garentia le linee del Sannio.

Ma di sopra ò dimostrato che col sistema della Convenzione del 28 novembre, oltre la soppressione della linea, lo Stato avrà un onere di 271,000,000 secondo la proposta di Legge, e di 182,000,000 almeno secondo le modifiche della Commissione.

Dunque in tutti i casi essendo la cifra di 152,800,000 inferiore alle altre di 271,000,000 o di 182,000,000, trovasi dimostrato il mio assunto, che concedendosi pure con una competente garentia di prodotto chilometrico le linee del Sannio, non si debba sopprimere la linea Foggia-Eboli, come stabilisce la Convenzione del 28 novembre, e molto maggior vantaggio ne risentirebbero le finanze dello Stato, e le popolazioni.

Or mi sia permesso domandare:

Se il Governo non ignorava, e non poteva ignorare certamente, tutti i precedenti della Camera, della Commissione di essa, delle domande

cinque anni, come ò calcolato per le altre, nè in trenta, o in quaranta, questa linea possa produrre il frutto garentito, ma fisso un periodo niente meno di sessant'anni; e quindi con la media proporzionale calcolo che lo Stato debba pagare l'intera somma garentita per lo spazio di anni trenta.

Moltiplicando per i detti trent'anni, e per i cento quaranta chilometri le 29 mila lire garantite di prodotto, si à una somma totale di 121,800,000

Aggiungo per sovvenzione a darsi per una volta sola per le Ferrovie del Sannio la somma che ò dimostrata innanzi potere essere il *maximum* 30,000,000

e si avrà il totale di 151,800,000

La quale cifra rappresenta il disborso dello Stato nel caso in cui, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concedano quelle del Sannio col sistema della sovvenzione.

Dunque effetto della Convenzione 28 novembre sarà che le popolazioni avranno una Ferrovia di meno, e lo Stato spenderà non meno di 272,000,000.

E d'altra banda col sistema da me proposto le popolazioni avranno una Ferrovia di più e lo Stato spenderà 151,800,000.

Dunque con la Convenzione del 28 novembre

si avrà un pubblico vantaggio minore, ed un dispendio maggiore per la Nazione nella somma di oltre centoventi milioni...!...

E poichè taluno potrà dire che questo maggior dispendio dello Stato potrà non verificarsi, attesochè la Commissione della Camera à stabilito nel suo rapporto, che la garanzia del prodotto chilometrico fissato con la Convenzione del 28 novembre non debba mai eccedere le lire 31,000, e che il premio di 1,600,000 lire debba ridursi alla metà, non è superfluo ch' io faccia vedere con l'eloquenza delle cifre, che, ammesse pure le riduzioni portate dalla Commissione, risulta sempre un maggior onere allo Stato.

In fatti col prodotto garentito di 31 e non 34,000 lire al chilometro, per il periodo fissato nel quadro pagina 87, lo Stato pagherà per le linee del Sannio la somma di circa 105,000,000

Più per metà dei 158 milioni 79,000,000

in uno 184,000,000

Nè pagherebbe invece senza sopprimere la linea Foggia-Eboli . 147,800,000

Dunque anche in questa ipotesi si avrebbe un maggior dispendio di 36,200,000.

E quando anche un maggior onere non vi fosse a carico dello Stato, rimarrebbe sempre il benefizio certamente non lieve di aversi due linee di Ferrovie invece di una sola.

Posto ciò io non comprendo come siasi scritto alla pagina 16 del rapporto del Ministro ciò che segue:

Quantunque il sopprimere concessioni già fatte riesca rincrescevole sempre, non esitiamo a riconoscerlo, e non possa esser plausibilmente consigliato, se non quando lo impone la necessità, come avviene al presente, in cui ci troviamo nel dilemma o di sacrificare in modo elevatissimo gl'interessi dell'Erario, o di dover far prevalere l'interesse della maggioranza a quelli della minoranza dei cittadini, pure è mestieri osservare che mediante la soppressione degli indicati tronchi non vengono frustrati i voti della maggior parte della popolazione ecc.

Quale è stata la necessità di sopprimere la linea Foggia-Eboli?

Quella di non concedere le linee del Sannio col sistema della sovvenzione, con cui non avrebbe potuto prenderle la Compagnia delle Meridionali!

Quale è stato il vero sagrifizio che si è fatto con la Convenzione del 28 novembre!

Quello degl'interessi del troppo esausto tesoro dello Stato!

In che modo si è favorita la maggior parte dei cittadini?

Con sopprimersi una Ferrovia!!...

§ 6.°

Quando anche voglia adottarsi il sistema di dare una garentia di prodotto chilometrico alle Ferrovie del Sannio, lo Stato e le popolazioni guadagneranno di più senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli.

Da tutto ciò che ò detto innanzi si comprende benissimo che quando io parlo di una garentia di prodotto a darsi per la Concessione delle Ferrovie del Sannio, non intendo certamente dire che tal garentia debba essere nè delle 34 mila, nè delle 31 mila lire proposte dalla Convenzione del 28 novembre e dalla Commissione attuale della Camera.

Or quale sarebbe la giusta garentia di prodotto chilometrico da assicurare alle linee del Sannio?

È inutile discuterlo:

Quella che chiese il Cav. Jacobelli.;

Quella che fu stabilita nel progetto di Legge del Deputato Nisco;

Quella che fu indicata nell'altro progetto di Legge sottoscritto da 50 Deputati;

Quella che fu stabilita dalla Commissione della Camera nei Capitoli da essa redatti nel 1862;

Quella *di lire* 22 *mila* di prodotto brutto chilometrico.

Tal garentia, atteso il dimostrato *vero* costo delle linee, corrisponde esattamente ad un non lieve interesse sulla somma del capitale necessario all'intrapresa.

Ed invero, poichè l'articolo 17 della Convenzione annessa alla Concessione del 1862 stabilisce che il massimo della spesa cui con la garentia di 29 mila lire era tenuta la Società delle Meridionali poteva essere di 250 mila lire al chilometro, che si elevano poi a 280 mila aggiungendovisi il materiale mobile, risulta ad evidenza che essendo minore di un quarto almeno il costo delle Ferrovie del Sannio, la garentia delle 29 mila deve ridursi al *maximun* a 22 mila lire

Ciò posto, dimostro la mia tesi con la solita eloquenza delle cifre.

Partendo sempre da ciò che ò detto innanzi, cioè che fra 25 anni le Ferrovie dell'Italia Meridionale daranno il prodotto di lire 29 mila al chilometro, si à che esse ne daranno 22 mila fra diciasette anni, e quindi per il calcolo derivante dal quadro pag. 87, lo Stato pagherebbe la somma totale di circa . 31,000,000

Aggiungendo a tal somma l'ammontare dimostrato innanzi, pagina 96, di tutto l'onere dello

Riporto	31,000,000
Stato per la linea Foggia-Eboli, se non sarà soppressa	121,800,000
si avrà una somma	152,800,000

Tale somma dunque di 152,800,000 rappresenta l'onere totale dello Stato se, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concederanno con la competente garentia le linee del Sannio.

Ma di sopra ò dimostrato che col sistema della Convenzione del 28 novembre, oltre la soppressione della linea, lo Stato avrà un onere di 271,000,000 secondo la proposta di Legge, e di 182,000,000 almeno secondo le modifiche della Commissione.

Dunque in tutti i casi essendo la cifra di 152,800,000 inferiore alle altre di 271,000,000 o di 182,000,000, trovasi dimostrato il mio assunto, che concedendosi pure con una competente garentia di prodotto chilometrico le linee del Sannio, non si debba sopprimere la linea Foggia-Eboli, come stabilisce la Convenzione del 28 novembre, e molto maggior vantaggio ne risentirebbero le finanze dello Stato, e le popolazioni.

Or mi sia permesso domandare:

Se il Governo non ignorava, e non poteva ignorare certamente, tutti i precedenti della Camera, della Commissione di essa, delle domande

cinque anni, come ò calcolato per le altre, nè in trenta, o in quaranta, questa linea possa produrre il frutto garentito, ma fisso un periodo niente meno di sessant'anni; e quindi con la media proporzionale calcolo che lo Stato debba pagare l'intera somma garentita per lo spazio di anni trenta.

Moltiplicando per i detti trent'anni, e per i cento quaranta chilometri le 29 mila lire garantite di prodotto, si à una somma totale di 121,800,000

Aggiungo per sovvenzione a darsi per una volta sola per le Ferrovie del Sannio la somma che ò dimostrata innanzi potere essere il *maximum* 30,000,000

e si avrà il totale di 151,800,000

La quale cifra rappresenta il disborso dello Stato nel caso in cui, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concedano quelle del Sannio col sistema della sovvenzione.

Dunque effetto della Convenzione 28 novembre sarà che le popolazioni avranno una Ferrovia di meno, e lo Stato spenderà non meno di 272,000,000.

E d'altra banda col sistema da me proposto le popolazioni avranno una Ferrovia di più e lo Stato spenderà 151,800,000.

Dunque con la Convenzione del 28 novembre

si avrà un pubblico vantaggio minore, ed un dispendio maggiore per la Nazione nella somma di oltre centoventi milioni...!...

E poichè taluno potrà dire che questo maggior dispendio dello Stato potrà non verificarsi, attesochè la Commissione della Câmera à stabilito nel suo rapporto, che la garanzia del prodotto chilometrico fissato con la Convenzione del 28 novembre non debba mai eccedere le lire 31,000, e che il premio di 1,600,000 lire debba ridursi alla metà, non è superfluo ch' io faccia vedere con l'eloquenza delle cifre, che, ammesse pure le riduzioni portate dalla Commissione, risulta sempre un maggior onere allo Stato.

In fatti col prodotto garentito di 31 e non 34,000 lire al chilometro, per il periodo fissato nel quadro pagina 87, lo Stato pagherà per le linee del Sannio la somma di circa 105,000,000

Più per metà dei 158 milioni 79,000,000

in uno 184,000,000

Nè pagherebbe invece senza sopprimere la linea Foggia-Eboli . 147,800,000

Dunque anche in questa ipotesi si avrebbe un maggior dispendio di 36,200,000.

E quando anche un maggior onere non vi fosse a carico dello Stato, rimarrebbe sempre il benefizio certamente non lieve di aversi due linee di Ferrovie invece di una sola.

Posto ciò io non comprendo come siasi scritto alla pagina 16 del rapporto del Ministro ciò che segue:

Quantunque il sopprimere concessioni già fatte riesca rincrescevole sempre, non esitiamo a riconoscerlo, e non possa esser plausibilmente consigliato, se non quando lo impone la necessità, come avviene al presente, in cui ci troviamo nel dilemma o di sacrificare in modo elevatissimo gl'interessi dell'Erario, o di dover far prevalere l'interesse della maggioranza a quelli della minoranza dei cittadini, pure è mestieri osservare che mediante la soppressione degli indicati tronchi non vengono frustrati i voti della maggior parte della popolazione ecc.

Quale è stata la necessità di sopprimere la linea Foggia-Eboli?

Quella di non concedere le linee del Sannio col sistema della sovvenzione, con cui non avrebbe potuto prenderle la Compagnia delle Meridionali!

Quale è stato il vero sagrifizio che si è fatto con la Convenzione del 28 novembre!

Quello degl'interessi del troppo esausto tesoro dello Stato!

In che modo si è favorita la maggior parte dei cittadini?

Con sopprimersi una Ferrovia!!...

§ 6.°

Quando anche voglia adottarsi il sistema di dare una garentía di prodotto chilometrico alle Ferrovie del Sannio, lo Stato e le popolazioni guadagneranno di più senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli.

Da tutto ciò che ò detto innanzi si comprende benissimo che quando io parlo di una garentia di prodotto a darsi per la Concessione delle Ferrovie del Sannio, non intendo certamente dire che tal garentia debba essere nè delle 34 mila, nè delle 31 mila lire proposte dalla Convenzione del 28 novembre e dalla Commissione attuale della Camera.

Or quale sarebbe la giusta garentia di prodotto chilometrico da assicurare alle linee del Sannio?

È inutile discuterlo:

Quella che chiese il Cav. Jacobelli.;

Quella che fu stabilita nel progetto di Legge del Deputato Nisco;

Quella che fu indicata nell'altro progetto di Legge sottoscritto da 50 Deputati;

Quella che fu stabilita dalla Commissione della Camera nei Capitoli da essa redatti nel 1862;

Quella *di lire* 22 *mila* di prodotto brutto chilometrico.

Tal garentia, atteso il dimostrato *vero* costo delle linee, corrisponde esattamente ad un non lieve interesse sulla somma del capitale necessario all'intrapresa.

Ed invero, poichè l'articolo 17 della Convenzione annessa alla Concessione del 1862 stabilisce che il massimo della spesa cui con la garentia di 29 mila lire era tenuta la Società delle Meridionali poteva essere di 250 mila lire al chilometro, che si elevano poi a 280 mila aggiungendovisi il materiale mobile, risulta ad evidenza che essendo minore di un quarto almeno il costo delle Ferrovie del Sannio, la garentia delle 29 mila deve ridursi al *maximun* a 22 mila lire.

Ciò posto, dimostro la mia tesi con la solita eloquenza delle cifre.

Partendo sempre da ciò che ò detto innanzi, cioè che fra 25 anni le Ferrovie dell'Italia Meridionale daranno il prodotto di lire 29 mila al chilometro, si à che esse ne daranno 22 mila fra diciasette anni, e quindi per il calcolo derivante dal quadro pag. 87, lo Stato pagherebbe la somma totale di circa . 31,000,000

Aggiungendo a tal somma l'ammontare dimostrato innanzi, pagina 96, di tutto l'onere dello

Riporto	31,000,000
Stato per la linea Foggia-Eboli, se non sarà soppressa	121,800,000
si avrà una somma	152,800,000

Tale somma dunque di 152,800,000 rappresenta l'onere totale dello Stato se, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concederanno con la competente garentia le linee del Sannio.

Ma di sopra ò dimostrato che col sistema della Convenzione del 28 novembre, oltre la soppressione della linea, lo Stato avrà un onere di 271,000,000 secondo la proposta di Legge, e di 182,000,000 almeno secondo le modifiche della Commissione.

Dunque in tutti i casi essendo la cifra di 152,800,000 inferiore alle altre di 271,000,000 o di 182,000,000, trovasi dimostrato il mio assunto, che concedendosi pure con una competente garentia di prodotto chilometrico le linee del Sannio, non si debba sopprimere la linea Foggia-Eboli, come stabilisce la Convenzione del 28 novembre, e molto maggior vantaggio ne risentirebbero le finanze dello Stato, e le popolazioni.

Or mi sia permesso domandare:

Se il Governo non ignorava, e non poteva ignorare certamente, tutti i precedenti della Camera, della Commissione di essa, delle domande

di Concessione delle linee del Sannio nel 1861 e 1862; se in tutti questi Atti *è stata sempre costante la cifra di lire* 22 *mila* al chilometro da garentirsi di prodotto brutto per le Ferrovie del Sannio, se fossero state concesse, per qual ragione ora che esse si concedono alla Società delle Meridionali si eleva tal garentia nientemeno che a lire 34 mila? O forse dal 1862 in qua è cresciuto il costo delle Ferrovie del Sannio, e son cangiate le località in modo da non far più avverare che *le Alpi sieno sempre Alpi, e gli Appennini sempre Appennini*? E chi non conosce invece a qual ragione immensamente più bassa del calcolo fissato nelle rispettive Concessioni si stanno ora costruendo tutte le Ferrovie, e specialmente le Calabro-Sicule?

Eppure dopo ciò che avvenne di scandalo nella costruzione delle Ferrovie Liguri, i cui dettagli trovansi diligentemente enunciati e documentati con la indicazione dei contratti fatti nel giornale la *Monarchia Italiana*, in uno dei numeri pubblicati pochi giorni prima della caduta del Ministero Ricasoli; dopo che tutto il mondo conosce a qual prezzo si costruiscano effettivamente dagli ultimi intraprenditori le Ferrovie; e finalmente dopo che tutto il paese conosce bene i favolosi benefizî della costruzione delle stesse Ferrovie Meridionali, pareva impossibile che si fossero per

nuove Concessioni rimasti gli stessi non dirò errori ma orrori, per i quali certamente avviene che le nostre finanze fioriscano giornalmente dippiù.... per la loro miseria!

E poichè ò parlato degli scandali avvenuti nella costruzione delle Ferrovie Liguri, e dell'articolo della *Monarchia Italiana*, piacerà certo a' miei lettori di vederlo qui trascritto. Esso è intitolato — Ferrovie Liguri — e dice così:

Mentre i Rappresentanti della nazione stanno battagliando tanto, ed affannandosi per fare entrare poche migliaia di lire nell'esauste casse dello Stato, ecco come da un'altra parte i marenghi ne escono a palate.

Il Governo per la costruzione della Ferrovia delle due riviere à dato ben oltre a 390 *mila lire al chilometro al Duca di Galliera e Compagnia. Questi cedè il ramo che corre da Voltri a Nizza ai signori Talacchini e Laschi, per sole* 320 *mila lire al chilometro, guadagnando la somma di circa . . . . . L.* 10,780,000

Talacchini e Laschi, separatone poi l'armamento, che cederono tuttò a Novelli e Leidi per 28,000 *lire al chilometro, subappaltarono la costruzione dei varii tronchi ai seguenti prezzi e coi seguenti profitti:*

Da Voltri a Savona alla Società

cinque anni, come ò calcolato per le altre, nè in trenta, o in quaranta, questa linea possa produrre il frutto garentito, ma fisso un periodo niente meno di sessant'anni; e quindi con la media proporzionale calcolo che lo Stato debba pagare l'intera somma garentita per lo spazio di anni trenta.

Moltiplicando per i detti trent'anni, e per i cento quaranta chilometri le 29 mila lire garantite di prodotto, si à una somma totale di 121,800,000

Aggiungo per sovvenzione a darsi per una volta sola per le Ferrovie del Sannio la somma che ò dimostrata innanzi potere essere il *maximum* 30,000,000

e si avrà il totale di 151,800,000

La quale cifra rappresenta il disborso dello Stato nel caso in cui, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concedano quelle del Sannio col sistema della sovvenzione.

Dunque effetto della Convenzione 28 novembre sarà che le popolazioni avranno una Ferrovia di meno, e lo Stato spenderà non meno di 272,000,000.

E d'altra banda col sistema da me proposto le popolazioni avranno una Ferrovia di più e lo Stato spenderà 151,800,000.

Dunque con la Convenzione del 28 novembre

si avrà un pubblico vantaggio minore, ed un dispendio maggiore per la Nazione nella somma di oltre centoventi milioni...!...

E poichè taluno potrà dire che questo maggior dispendio dello Stato potrà non verificarsi, attesochè la Commissione della Camera à stabilito nel suo rapporto, che la garanzia del prodotto chilometrico fissato con la Convenzione del 28 novembre non debba mai eccedere le lire 31,000, e che il premio di 1,600,000 lire debba ridursi alla metà, non è superfluo ch' io faccia vedere con l'eloquenza delle cifre, che, ammesse pure le riduzioni portate dalla Commissione, risulta sempre un maggior onere allo Stato.

In fatti col prodotto garentito di 31 e non 34,000 lire al chilometro, per il periodo fissato nel quadro pagina 87, lo Stato pagherà per le linee del Sannio la somma di circa 105,000,000

Più per metà dei 158 milioni 79,000,000

in uno 184,000,000

Nè pagherebbe invece senza sopprimere la linea Foggia-Eboli . 147,800,000

Dunque anche in questa ipotesi si avrebbe un maggior dispendio di 36,200,000.

E quando anche un maggior onere non vi fosse a carico dello Stato, rimarrebbe sempre il benefizio certamente non lieve di aversi due linee di Ferrovie invece di una sola.

Posto ciò io non comprendo come siasi scritto alla pagina 16 del rapporto del Ministro ciò che segue:

Quantunque il sopprimere concessioni già fatte riesca rincrescevole sempre, non esitiamo a riconoscerlo, e non possa esser plausibilmente consigliato, se non quando lo impone la necessità, come avviene al presente, in cui ci troviamo nel dilemma o di sacrificare in modo elevatissimo gl'interessi dell'Erario, o di dover far prevalere l'interesse della maggioranza a quelli della minoranza dei cittadini, pure è mestieri osservare che mediante la soppressione degli indicati tronchi non vengono frustrati i voti della maggior parte della popolazione ecc.

Quale è stata la necessità di sopprimere la linea Foggia-Eboli?

Quella di non concedere le linee del Sannio col sistema della sovvenzione, con cui non avrebbe potuto prenderle la Compagnia delle Meridionali!

Quale è stato il vero sagrifizio che si è fatto con la Convenzione del 28 novembre!

Quello degl'interessi del troppo esausto tesoro dello Stato!

In che modo si è favorita la maggior parte dei cittadini?

Con sopprimersi una Ferrovia!!...

§ 6.°

Quando anche voglia adottarsi il sistema di dare una garentia di prodotto chilometrico alle Ferrovie del Sannio, lo Stato e le popolazioni guadagneranno di più senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli.

Da tutto ciò che ò detto innanzi si comprende benissimo che quando io parlo di una garentia di prodotto a darsi per la Concessione delle Ferrovie del Sannio, non intendo certamente dire che tal garentia debba essere nè delle 34 mila, nè delle 31 mila lire proposte dalla Convenzione del 28 novembre e dalla Commissione attuale della Camera.

Or quale sarebbe la giusta garentia di prodotto chilometrico da assicurare alle linee del Sannio?

È inutile discuterlo:

Quella che chiese il Cav. Jacobelli.;

Quella che fu stabilita nel progetto di Legge del Deputato Nisco;

Quella che fu indicata nell'altro progetto di Legge sottoscritto da 50 Deputati;

Quella che fu stabilita dalla Commissione della Camera nei Capitoli da essa redatti nel 1862;

Quella *di lire* 22 *mila* di prodotto brutto chilometrico.

Tal garentia, atteso il dimostrato *vero* costo delle linee, corrisponde esattamente ad un non lieve interesse sulla somma del capitale necessario all'intrapresa.

Ed invero, poichè l'articolo 17 della Convenzione annessa alla Concessione del 1862 stabilisce che il massimo della spesa cui con la garentia di 29 mila lire era tenuta la Società delle Meridionali poteva essere di 250 mila lire al chilometro, che si elevano poi a 280 mila aggiungendovisi il materiale mobile, risulta ad evidenza che essendo minore di un quarto almeno il costo delle Ferrovie del Sannio, la garentia delle 29 mila deve ridursi al *maximun* a 22 mila lire

Ciò posto, dimostro la mia tesi con la solita eloquenza delle cifre.

Partendo sempre da ciò che ò detto innanzi, cioè che fra 25 anni le Ferrovie dell'Italia Meridionale daranno il prodotto di lire 29 mila al chilometro, si à che esse ne daranno 22 mila fra diciasette anni, e quindi per il calcolo derivante dal quadro pag. 87, lo Stato pagherebbe la somma totale di circa . 31,000,000

Aggiungendo a tal somma l'ammontare dimostrato innanzi, pagina 96, di tutto l'onere dello

Riporto	31,000,000
Stato per la linea Foggia-Eboli, se non sarà soppressa	121,800,000
si avrà una somma	152,800,000

Tale somma dunque di 152,800,000 rappresenta l'onere totale dello Stato se, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concederanno con la competente garentia le linee del Sannio.

Ma di sopra ò dimostrato che col sistema della Convenzione del 28 novembre, oltre la soppressione della linea, lo Stato avrà un onere di 271,000,000 secondo la proposta di Legge, e di 182,000,000 almeno secondo le modifiche della Commissione.

Dunque in tutti i casi essendo la cifra di 152,800,000 inferiore alle altre di 271,000,000 o di 182,000,000, trovasi dimostrato il mio assunto, che concedendosi pure con una competente garentia di prodotto chilometrico le linee del Sannio, non si debba sopprimere la linea Foggia-Eboli, come stabilisce la Convenzione del 28 novembre, e molto maggior vantaggio ne risentirebbero le finanze dello Stato, e le popolazioni.

Or mi sia permesso domandare:

Se il Governo non ignorava, e non poteva ignorare certamente, tutti i precedenti della Camera, della Commissione di essa, delle domande

cinque anni, come ò calcolato per le altre, nè in trenta, o in quaranta, questa linea possa produrre il frutto garentito, ma fisso un periodo niente meno di sessant'anni; e quindi con la media proporzionale calcolo che lo Stato debba pagare l'intera somma garentita per lo spazio di anni trenta.

Moltiplicando per i detti trent'anni, e per i cento quaranta chilometri le 29 mila lire garantite di prodotto, si à una somma totale di 121,800,000

Aggiungo per sovvenzione a darsi per una volta sola per le Ferrovie del Sannio la somma che ò dimostrata innanzi potere essere il *maximum* 30,000,000

e si avrà il totale di 151,800,000

La quale cifra rappresenta il disborso dello Stato nel caso in cui, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concedano quelle del Sannio col sistema della sovvenzione.

Dunque effetto della Convenzione 28 novembre sarà che le popolazioni avranno una Ferrovia di meno, e lo Stato spenderà non meno di 272,000,000.

E d'altra banda col sistema da me proposto le popolazioni avranno una Ferrovia di più e lo Stato spenderà 151,800,000.

Dunque con la Convenzione del 28 novembre

si avrà un pubblico vantaggio minore, ed un dispendio maggiore per la Nazione nella somma di oltre centoventi milioni...!...

E poichè taluno potrà dire che questo maggior dispendio dello Stato potrà non verificarsi, attesochè la Commissione della Camera à stabilito nel suo rapporto, che la garanzia del prodotto chilometrico fissato con la Convenzione del 28 novembre non debba mai eccedere le lire 31,000, e che il premio di 1,600,000 lire debba ridursi alla metà, non è superfluo ch' io faccia vedere con l'eloquenza delle cifre, che, ammesse pure le riduzioni portate dalla Commissione, risulta sempre un maggior onere allo Stato.

In fatti col prodotto garentito di 31 e non 34,000 lire al chilometro, per il periodo fissato nel quadro pagina 87, lo Stato pagherà per le linee del Sannio la somma di circa 105,000,000

Più per metà dei 158 milioni 79,000,000

in uno 184,000,000

Nè pagherebbe invece senza sopprimere la linea Foggia-Eboli . 147,800,000

Dunque anche in questa ipotesi si avrebbe un maggior dispendio di 36,200,000.

E quando anche un maggior onere non vi fosse a carico dello Stato, rimarrebbe sempre il benefizio certamente non lieve di aversi due linee di Ferrovie invece di una sola.

cinque anni, come ò calcolato per le altre, nè in trenta, o in quaranta, questa linea possa produrre il frutto garentito, ma fisso un periodo niente meno di sessant'anni; e quindi con la media proporzionale calcolo che lo Stato debba pagare l'intera somma garentita per lo spazio di anni trenta.

Moltiplicando per i detti trent'anni, e per i cento quaranta chilometri le 29 mila lire garantite di prodotto, si à una somma totale di 121,800,000

Aggiungo per sovvenzione a darsi per una volta sola per le Ferrovie del Sannio la somma che ò dimostrata innanzi potere essere il *maximum* 30,000,000

e si avrà il totale di 151,800,000

La quale cifra rappresenta il disborso dello Stato nel caso in cui, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concedano quelle del Sannio col sistema della sovvenzione.

Dunque effetto della Convenzione 28 novembre sarà che le popolazioni avranno una Ferrovia di meno, e lo Stato spenderà non meno di 272,000,000.

E d'altra banda col sistema da me proposto le popolazioni avranno una Ferrovia di più e lo Stato spenderà 151,800,000.

Dunque con la Convenzione del 28 novembre

si avrà un pubblico vantaggio minore, ed un dispendio maggiore per la Nazione nella somma di oltre centoventi milioni...!...

E poichè taluno potrà dire che questo maggior dispendio dello Stato potrà non verificarsi, attesochè la Commissione della Camera à stabilito nel suo rapporto, che la garanzia del prodotto chilometrico fissato con la Convenzione del 28 novembre non debba mai eccedere le lire 31,000, e che il premio di 1,600,000 lire debba ridursi alla metà, non è superfluo ch' io faccia vedere con l'eloquenza delle cifre, che, ammesse pure le riduzioni portate dalla Commissione, risulta sempre un maggior onere allo Stato.

In fatti col prodotto garentito di 31 e non 34,000 lire al chilometro, per il periodo fissato nel quadro pagina 87, lo Stato pagherà per le linee del Sannio la somma di circa 105,000,000

Più per metà dei 158 milioni 79,000,000

in uno 184,000,000

Nè pagherebbe invece senza sopprimere la linea Foggia-Eboli . 147,800,000

Dunque anche in questa ipotesi si avrebbe un maggior dispendio di 36,200,000.

E quando anche un maggior onere non vi fosse a carico dello Stato, rimarrebbe sempre il benefizio certamente non lieve di aversi due linee di Ferrovie invece di una sola.

Posto ciò io non comprendo come siasi scritto alla pagina 16 del rapporto del Ministro ciò che segue:

Quantunque il sopprimere concessioni già fatte riesca rincrescevole sempre, non esitiamo a riconoscerlo, e non possa esser plausibilmente consigliato, se non quando lo impone la necessità, come avviene al presente, in cui ci troviamo nel dilemma o di sacrificare in modo elevatissimo gl'interessi dell'Erario, o di dover far prevalere l'interesse della maggioranza a quelli della minoranza dei cittadini, pure è mestieri osservare che mediante la soppressione degli indicati tronchi non vengono frustrati i voti della maggior parte della popolazione ecc.

Quale è stata la necessità di sopprimere la linea Foggia-Eboli?

Quella di non concedere le linee del Sannio col sistema della sovvenzione, con cui non avrebbe potuto prenderle la Compagnia delle Meridionali!

Quale è stato il vero sagrifizio che si è fatto con la Convenzione del 28 novembre!

Quello degl'interessi del troppo esausto tesoro dello Stato!

In che modo si è favorita la maggior parte dei cittadini?

Con sopprimersi una Ferrovia!!...

§ 6.°

Quando anche voglia adottarsi il sistema di dare una garentia di prodotto chilometrico alle Ferrovie del Sannio, lo Stato e le popolazioni guadagneranno di più senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli.

Da tutto ciò che ò detto innanzi si comprende benissimo che quando io parlo di una garentia di prodotto a darsi per la Concessione delle Ferrovie del Sannio, non intendo certamente dire che tal garentia debba essere nè delle 34 mila, nè delle 31 mila lire proposte dalla Convenzione del 28 novembre e dalla Commissione attuale della Camera.

Or quale sarebbe la giusta garentia di prodotto chilometrico da assicurare alle linee del Sannio?

È inutile discuterlo:

Quella che chiese il Cav. Jacobelli.;

Quella che fu stabilita nel progetto di Legge del Deputato Nisco;

Quella che fu indicata nell'altro progetto di Legge sottoscritto da 50 Deputati;

Quella che fu stabilita dalla Commissione della Camera nei Capitoli da essa redatti nel 1862;

Quella *di lire* 22 *mila* di prodotto brutto chilometrico.

Tal garentia, atteso il dimostrato *vero* costo delle linee, corrisponde esattamente ad un non lieve interesse sulla somma del capitale necessario all'intrapresa.

Ed invero, poichè l'articolo 17 della Convenzione annessa alla Concessione del 1862 stabilisce che il massimo della spesa cui con la garentia di 29 mila lire era tenuta la Società delle Meridionali poteva essere di 250 mila lire al chilometro, che si elevano poi a 280 mila aggiungendovisi il materiale mobile, risulta ad evidenza che essendo minore di un quarto almeno il costo delle Ferrovie del Sannio, la garentia delle 29 mila deve ridursi al *maximun* a 22 mila lire.

Ciò posto, dimostro la mia tesi con la solita eloquenza delle cifre.

Partendo sempre da ciò che ò detto innanzi, cioè che fra 25 anni le Ferrovie dell'Italia Meridionale daranno il prodotto di lire 29 mila al chilometro, si à che esse ne daranno 22 mila fra diciasette anni, e quindi per il calcolo derivante dal quadro pag. 87, lo Stato pagherebbe la somma totale di circa . 31,000,000

Aggiungendo a tal somma l'ammontare dimostrato innanzi, pagina 96, di tutto l'onere dello

Riporto	31,000,000
Stato per la linea Foggia-Eboli, se non sarà soppressa	121,800,000
si avrà una somma	152,800,000

Tale somma dunque di 152,800,000 rappresenta l'onere totale dello Stato se, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concederanno con la competente garentia le linee del Sannio.

Ma di sopra ò dimostrato che col sistema della Convenzione del 28 novembre, oltre la soppressione della linea, lo Stato avrà un onere di 271,000,000 secondo la proposta di Legge, e di 182,000,000 almeno secondo le modifiche della Commissione.

Dunque in tutti i casi essendo la cifra di 152,800,000 inferiore alle altre di 271,000,000 o di 182,000,000, trovasi dimostrato il mio assunto, che concedendosi pure con una competente garentia di prodotto chilometrico le linee del Sannio, non si debba sopprimere la linea Foggia-Eboli, come stabilisce la Convenzione del 28 novembre, e molto maggior vantaggio ne risentirebbero le finanze dello Stato, e le popolazioni.

Or mi sia permesso domandare:

Se il Governo non ignorava, e non poteva ignorare certamente, tutti i precedenti della Camera, della Commissione di essa, delle domande

di Concessione delle linee del Sannio nel 1861 e 1862; se in tutti questi Atti *è stata sempre costante la cifra di lire* 22 *mila* al chilometro da garentirsi di prodotto brutto per le Ferrovie del Sannio, se fossero state concesse, per qual ragione ora che esse si concedono alla Società delle Meridionali si eleva tal garentia nientemeno che a lire 34 mila? O forse dal 1862 in qua è cresciuto il costo delle Ferrovie del Sannio, e son cangiate le località in modo da non far più avverare che *le Alpi sieno sempre Alpi, e gli Appennini sempre Appennini*? E chi non conosce invece a qual ragione immensamente più bassa del calcolo fissato nelle rispettive Concessioni si stanno ora costruendo tutte le Ferrovie, e specialmente le Calabro-Sicule?

Eppure dopo ciò che avvenne di scandalo nella costruzione delle Ferrovie Liguri, i cui dettagli trovansi diligentemente enunciati e documentati con la indicazione dei contratti fatti nel giornale la *Monarchia Italiana*, in uno dei numeri pubblicati pochi giorni prima della caduta del Ministero Ricasoli; dopo che tutto il mondo conosce a qual prezzo si costruiscano effettivamente dagli ultimi intraprenditori le Ferrovie; e finalmente dopo che tutto il paese conosce bene i favolosi benefizî della costruzione delle stesse Ferrovie Meridionali, pareva impossibile che si fossero per

nuove Concessioni rimasti gli stessi non dirò errori ma orrori, per i quali certamente avviene che le nostre finanze fioriscano giornalmente dippiù.... per la loro miseria!

E poichè ò parlato degli scandali avvenuti nella costruzione delle Ferrovie Liguri, e dell'articolo della *Monarchia Italiana*, piacerà certo a' miei lettori di vederlo qui trascritto. Esso è intitolato — FERROVIE LIGURI — e dice così:

Mentre i Rappresentanti della nazione stanno battagliando tanto, ed affannandosi per fare entrare poche migliaia di lire nell'esauste casse dello Stato, ecco come da un'altra parte i marenghi ne escono a palate.

Il Governo per la costruzione della Ferrovia delle due riviere à dato ben oltre a 390 *mila lire al chilometro al Duca di Galliera e Compagnia. Questi cedè il ramo che corre da Voltri a Nizza ai signori Talacchini e Laschi, per sole* 320 *mila lire al chilometro, guadagnando la somma di circa . . . . . L.* 10,780,000

Talacchini e Laschi, separatone poi l'armamento, che cederono tuttò a Novelli e Leidi per 28,000 *lire al chilometro, subappaltarono la costruzione dei varii tronchi ai seguenti prezzi e coi seguenti profitti:*

Da Voltri a Savona alla Società

Riporto L. 10,780,000

Clerici e Compagnia per 180,000 *lire al chilometro senza espropriazione, fatta deduzione della quale, resteranno all'impresa Talacchini e Laschi oltre a* . . . . . » 3,400,000

Da Savona a Santa Croce ai signori Damiano Riccio e Compagnia, per 154,500 *lire al chilometro, con espropriazione, quindi su* 45 *chilometri un guadagno netto di* . . . . . » 6,187,500

Da Santa Croce ad Oneglia, con espropriazione alla Società Gragnani e Compagnia di Livorno per 185,000 *lire al chilometro, col profitto di oltre* . . . . . » 2,340,000

Da Oneglia a Santo Stefano ai signori Negri e Menotti con espropriazione per 142,500 *lire al chilometro, quindi su* 14 *chilometri un profitto di* . . . . . » 2,093,000

Da Santo Stefano a San Rocco (presso San Remo) altri 14 *chilometri circa dati a Clivio Firpo e Compagnia, sempre con espropriazione, per* 114 *mila lire al chilom., quindi* » 2,492,000

Da San Rocco a Ventimiglia a Beltrami Visconti e Compagnia altri 15 *chilometri circa per lire* 127 *mila*

mera, e domandarle; perchè con permettere alle linee del Sannio l'assicurazione di un prodotto di lire 31 mila al chilometro si è contraddetto il fatto proprio del 1862? Non mi si dirà certamente che i componenti l'attuale Commissione Onorevoli Correnti, Giuliani, Nisco, Conforti, Castagnola, Fiorenzi, Berardi, Berti-Pichat, non siano i medesimi della Commissione del 1862 composta degli Onorevoli Nisco, Bonghi, Trezzi, De Luca, Leardi, Susani, Tonelli, Guerrieri, Grattoni. Io credo doversi considerare l'attuale essere come individuo morale la stessa Commissione del 1862, e non potere quindi disconoscere il fatto proprio precedente, ad onta del cangiamento dei componenti. Or come mai gli Onorevoli Signori della Commissione ànno dimenticato ed ànno distrutto *senza alcuna ragione* tutto ciò che la Commissione stessa aveva stabilito nel 1862?

E l'Onorevole signor Deputato Nisco, il quale fu nella precedente ed è nella attuale Commissione, il quale fu il primo a consigliare, a proporre, a sostenere l'assicurazione di 22 mila lire di prodotto brutto chilometrico per le linee del Sannio; egli che di queste per tante e tante ragioni conosce profondamente e meglio di qualunque altro il costo vero, l'andamento, il prodotto, il vantaggio, tutto insomma; à egli pure

Riporto L.	32,994,500
Dicesi pur novellamente subappaltato da Santa Croce ad Oneglia per lire 165 *mila, vi sarebbe quindi una novella speculazione di circa* . . «	407,000
Totale L.	33,401,500

Pertanto su meno che 150 *chilometri di strada si è già a quest'ora realizzata dagli speculatori la non piccola somma di oltre a trentatre milioni senza punto lavorare. La stessa cosa poco presso si è ripetuta, o sta ripetendosi su tutto il resto della linea, cosicchè dei cento ed otto milioni, una cinquantina almeno andranno ingoiati dagli speculatori. Come con siffatti contratti possano ristorarsi le finanze dello Stato non sappiamo comprendere. Povera tassa sulle Strade Ferrate, povera tassa sulle industrie!... quando ci renderete altrettanto?*

Non mi è ignoto che una parte di tutti i suddetti scandalosi profitti andarono poi in fumo per esservisi, da chi si doveva, convenientemente badato; ma conosco altresì che un'altra parte è rimasta di tali profitti. E se non altro, dal sopra trascritto articolo emergono le prove di un fatto, che se non andò poi tutto a compimento, si ebbe almeno il coraggio e l'audacia di consumare.

E mi si permetta rivolgermi pure rispettosamente alla Onorevole Commissione della Ca-

Riporto	31,000,000
Stato per la linea Foggia-Eboli, se non sarà soppressa	121,800,000
si avrà una somma	152,800,000

Tale somma dunque di 152,800,000 rappresenta l'onere totale dello Stato se, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concederanno con la competente garentia le linee del Sannio.

Ma di sopra ò dimostrato che col sistema della Convenzione del 28 novembre, oltre la soppressione della linea, lo Stato avrà un onere di 271,000,000 secondo la proposta di Legge, e di 182,000,000 almeno secondo le modifiche della Commissione.

Dunque in tutti i casi essendo la cifra di 152,800,000 inferiore alle altre di 271,000,000 o di 182,000,000, trovasi dimostrato il mio assunto, che concedendosi pure con una competente garentia di prodotto chilometrico le linee del Sannio, non si debba sopprimere la linea Foggia-Eboli, come stabilisce la Convenzione del 28 novembre, e molto maggior vantaggio ne risentirebbero le finanze dello Stato, e le popolazioni.

Or mi sia permesso domandare:

Se il Governo non ignorava, e non poteva ignorare certamente, tutti i precedenti della Camera, della Commissione di essa, delle domande

Posto ciò io non comprendo come siasi scritto alla pagina 16 del rapporto del Ministro ciò che segue:

Quantunque il sopprimere concessioni già fatte riesca rincrescevole sempre, non esitiamo a riconoscerlo, e non possa esser plausibilmente consigliato, se non quando lo impone la necessità, come avviene al presente, in cui ci troviamo nel dilemma o di sacrificare in modo elevatissimo gl'interessi dell'Erario, o di dover far prevalere l'interesse della maggioranza a quelli della minoranza dei cittadini, pure è mestieri osservare che mediante la soppressione degli indicati tronchi non vengono frustrati i voti della maggior parte della popolazione ecc.

Quale è stata la necessità di sopprimere la linea Foggia-Eboli?

Quella di non concedere le linee del Sannio col sistema della sovvenzione, con cui non avrebbe potuto prenderle la Compagnia delle Meridionali!

Quale è stato il vero sagrifizio che si è fatto con la Convenzione del 28 novembre!

Quello degl'interessi del troppo esausto tesoro dello Stato!

In che modo si è favorita la maggior parte dei cittadini?

Con sopprimersi una Ferrovia!!...

§ 6.°

Quando anche voglia adottarsi il sistema di dare una garentia di prodotto chilometrico alle Ferrovie del Sannio, lo Stato e le popolazioni guadagneranno di più senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli.

Da tutto ciò che ò detto innanzi si comprende benissimo che quando io parlo di una garentia di prodotto a darsi per la Concessione delle Ferrovie del Sannio, non intendo certamente dire che tal garentia debba essere nè delle 34 mila, nè delle 31 mila lire proposte dalla Convenzione del 28 novembre e dalla Commissione attuale della Camera.

Or quale sarebbe la giusta garentia di prodotto chilometrico da assicurare alle linee del Sannio?

È inutile discuterlo:

Quella che chiese il Cav. Jacobelli.;

Quella che fu stabilita nel progetto di Legge del Deputato Nisco;

Quella che fu indicata nell'altro progetto di Legge sottoscritto da 50 Deputati;

Quella che fu stabilita dalla Commissione della Camera nei Capitoli da essa redatti nel 1862;

Quella *di lire* 22 *mila* di prodotto brutto chilometrico.

Tal garentia, atteso il dimostrato *vero* costo delle linee, corrisponde esattamente ad un non lieve interesse sulla somma del capitale necessario all'intrapresa.

Ed invero, poichè l'articolo 17 della Convenzione annessa alla Concessione del 1862 stabilisce che il massimo della spesa cui con la garentia di 29 mila lire era tenuta la Società delle Meridionali poteva essere di 250 mila lire al chilometro, che si elevano poi a 280 mila aggiungendovisi il materiale mobile, risulta ad evidenza che essendo minore di un quarto almeno il costo delle Ferrovie del Sannio, la garentia delle 29 mila deve ridursi al *maximun* a 22 mila lire

Ciò posto, dimostro la mia tesi con la solita eloquenza delle cifre.

Partendo sempre da ciò che ò detto innanzi, cioè che fra 25 anni le Ferrovie dell'Italia Meridionale daranno il prodotto di lire 29 mila al chilometro, si à che esse ne daranno 22 mila fra diciasette anni, e quindi per il calcolo derivante dal quadro pag. 87, lo Stato pagherebbe la somma totale di circa . 31,000,000

Aggiungendo a tal somma l'ammontare dimostrato innanzi, pagina 96, di tutto l'onere dello

Riporto	31,000,000
Stato per la linea Foggia-Eboli, se non sarà soppressa	121,800,000
si avrà una somma	152,800,000

Tale somma dunque di 152,800,000 rappresenta l'onere totale dello Stato se, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concederanno con la competente garentia le linee del Sannio.

Ma di sopra ò dimostrato che col sistema della Convenzione del 28 novembre, oltre la soppressione della linea, lo Stato avrà un onere di 271,000,000 secondo la proposta di Legge, e di 182,000,000 almeno secondo le modifiche della Commissione.

Dunque in tutti i casi essendo la cifra di 152,800,000 inferiore alle altre di 271,000,000 o di 182,000,000, trovasi dimostrato il mio assunto, che concedendosi pure con una competente garentia di prodotto chilometrico le linee del Sannio, non si debba sopprimere la linea Foggia-Eboli, come stabilisce la Convenzione del 28 novembre, e molto maggior vantaggio ne risentirebbero le finanze dello Stato, e le popolazioni.

Or mi sia permesso domandare:

Se il Governo non ignorava, e non poteva ignorare certamente, tutti i precedenti della Camera, della Commissione di essa, delle domande

di Concessione delle linee del Sannio nel 1861 e 1862; se in tutti questi Atti *è stata sempre costante la cifra di lire* 22 *mila* al chilometro da garentirsi di prodotto brutto per le Ferrovie del Sannio, se fossero state concesse, per qual ragione ora che esse si concedono alla Società delle Meridionali si eleva tal garentia nientemeno che a lire 34 mila? O forse dal 1862 in qua è cresciuto il costo delle Ferrovie del Sannio, e son cangiate le località in modo da non far più avverare che *le Alpi sieno sempre Alpi, e gli Appennini sempre Appennini*? E chi non conosce invece a qual ragione immensamente più bassa del calcolo fissato nelle rispettive Concessioni si stanno ora costruendo tutte le Ferrovie, e specialmente le Calabro-Sicule?

Eppure dopo ciò che avvenne di scandalo nella costruzione delle Ferrovie Liguri, i cui dettagli trovansi diligentemente enunciati e documentati con la indicazione dei contratti fatti nel giornale la *Monarchia Italiana*, in uno dei numeri pubblicati pochi giorni prima della caduta del Ministero Ricasoli; dopo che tutto il mondo conosce a qual prezzo si costruiscano effettivamente dagli ultimi intraprenditori le Ferrovie; e finalmente dopo che tutto il paese conosce bene i favolosi benefizî della costruzione delle stesse Ferrovie Meridionali, pareva impossibile che si fossero per

nuove Concessioni rimasti gli stessi non dirò errori ma orrori, per i quali certamente avviene che le nostre finanze fioriscano giornalmente dippiù.... per la loro miseria!

E poichè ò parlato degli scandali avvenuti nella costruzione delle Ferrovie Liguri, e dell'articolo della *Monarchia Italiana*, piacerà certo a' miei lettori di vederlo qui trascritto. Esso è intitolato — FERROVIE LIGURI — e dice così:

Mentre i Rappresentanti della nazione stanno battagliando tanto, ed affannandosi per fare entrare poche migliaia di lire nell'esauste casse dello Stato, ecco come da un'altra parte i marenghi ne escono a palate.

Il Governo per la costruzione della Ferrovia delle due riviere à dato ben oltre a 390 *mila lire al chilometro al Duca di Galliera e Compagnia. Questi cedè il ramo che corre da Voltri a Nizza ai signori Talacchini e Laschi, per sole* 320 *mila lire al chilometro, guadagnando la somma di circa . . . . . L.* 10,780,000

Talacchini e Laschi, separatone poi l'armamento, che cederono tuttò a Novelli e Leidi per 28,000 *lire al chilometro, subappaltarono la costruzione dei varii tronchi ai seguenti prezzi e coi seguenti profitti:*

Da Voltri a Savona alla Società

Riporto L. 10,780,000

Clerici e Compagnia per 180,000 *lire al chilometro senza espropriazione, fatta deduzione della quale, resteranno all'impresa Talacchini e Laschi oltre a* . . . . . » 3,400,000

Da Savona a Santa Croce ai signori Damiano Riccio e Compagnia, per 154,500 *lire al chilometro, con espropriazione, quindi su* 45 *chilometri un guadagno netto di* . . . . » 6,187,500

Da Santa Croce ad Oneglia, con espropriazione alla Società Gragnani e Compagnia di Livorno per 185,000 *lire al chilometro, col profitto di oltre* . . . . . » 2,340,000

Da Oneglia a Santo Stefano ai signori Negri e Menotti con espropriazione per 142,500 *lire al chilometro, quindi su* 14 *chilometri un profitto di* . . . . . » 2,093,000

Da Santo Stefano a San Rocco (presso San Remo) altri 14 *chilometri circa dati a Clivio Firpo e Compagnia, sempre con espropriazione, per* 114 *mila lire al chilom., quindi* » 2,492,000

Da San Rocco a Ventimiglia a Beltrami Visconti e Compagnia altri 15 *chilometri circa per lire* 127 *mila*

mera, e domandarle; perchè con permettere alle linee del Sannio l'assicurazione di un prodotto di lire 31 mila al chilometro si è contraddetto il fatto proprio del 1862? Non mi si dirà certamente che i componenti l'attuale Commissione Onorevoli Correnti, Giuliani, Nisco, Conforti, Castagnola, Fiorenzi, Berardi, Berti-Pichat, non siano i medesimi della Commissione del 1862 composta degli Onorevoli Nisco, Bonghi, Trezzi, De Luca, Leardi, Susani, Tonelli, Guerrieri, Grattoni. Io credo doversi considerare l'attuale essere come individuo morale la stessa Commissione del 1862, e non potere quindi disconoscere il fatto proprio precedente, ad onta del cangiamento dei componenti. Or come mai gli Onorevoli Signori della Commissione ànno dimenticato ed ànno distrutto *senza alcuna ragione* tutto ciò che la Commissione stessa aveva stabilito nel 1862?

E l'Onorevole signor Deputato Nisco, il quale fu nella precedente ed è nella attuale Commissione, il quale fu il primo a consigliare, a proporre, a sostenere l'assicurazione di 22 mila lire di prodotto brutto chilometrico per le linee del Sannio; egli che di queste per tante e tante ragioni conosce profondamente e meglio di qualunque altro il costo vero, l'andamento, il prodotto, il vantaggio, tutto insomma; à egli pure

Riporto L.	32,994,500
Dicesi pur novellamente subappaltato da Santa Croce ad Oneglia per lire 165 *mila, vi sarebbe quindi una novella speculazione di circa* . . «	407,000
Totale L.	33,401,500

Pertanto su meno che 150 *chilometri di strada si è già a quest'ora realizzata dagli speculatori la non piccola somma di oltre a trentatre milioni senza punto lavorare. La stessa cosa poco presso si è ripetuta, o sta ripetendosi su tutto il resto della linea, cosicchè dei cento ed otto milioni, una cinquantina almeno andranno ingoiati dagli speculatori. Come con siffatti contratti possano ristorarsi le finanze dello Stato non sappiamo comprendere. Povera tassa sulle Strade Ferrate, povera tassa sulle industrie!... quando ci renderete altrettanto?*

Non mi è ignoto che una parte di tutti i suddetti scandalosi profitti andarono poi in fumo per esservisi, da chi si doveva, convenientemente badato; ma conosco altresì che un'altra parte è rimasta di tali profitti. E se non altro, dal sopra trascritto articolo emergono le prove di un fatto, che se non andò poi tutto a compimento, si ebbe almeno il coraggio e l'audacia di consumare.

E mi si permetta rivolgermi pure rispettosamente alla Onorevole Commissione della Ca-

grandi Società già esistenti, ad uno dei famosi *gruppi,* perchè non si son date alle Romane? Giacchè il Governo à trattato con le Romane le tante cose per formare quel *gruppo*, perchè non vi à pure incluse le Ferrovie Sannitiche?

Dando queste alle Romane, la garanzia dello Stato per esse doveva esser non di 34, non di 31, non di 29 mila, ma inferiore alle L. 27,500 al chilometro. Imperciocchè se il signor Delahante nella sua offerta del mese di luglio 1862, pag. 17 del Rapporto della Commissione della Camera, tornata del 26 luglio 1862, domandò la Concessione di tutte le Ferrovie Meridionali, comprese le Sannitiche, e per esse chiese in coacervo la garentia di lire 27,500 di prodotto brutto chilometrico, e se le linee tutte comprendevano le principali a due binarii e quindi di maggior costo, e le diramazioni, come le Sannitiche, ad un binario solo, egli è evidente che per queste poteva con la Società delle Romane il Governo fissare una garentia inferiore alle lire 27,500 al chilometro.

Ecco come dice l'offerta del signor Delahante a questo proposito:

Mi obbligo a prendere la Concessione di una linea non indicata nella suddetta legge (quella Rothschildt). *Questa linea ad un solo binario va da Capua a Termoli per Telese e Benevento, con diramazioni dal Torello a Piedimonte, da Benevento a Foggia, e da Foggia a Manfredonia.*

Posto ciò io non comprendo come siasi scritto alla pagina 16 del rapporto del Ministro ciò che segue:

Quantunque il sopprimere concessioni già fatte riesca rincrescevole sempre, non esitiamo a riconoscerlo, e non possa esser plausibilmente consigliato, se non quando lo impone la necessità, come avviene al presente, in cui ci troviamo nel dilemma o di sacrificare in modo elevatissimo gl'interessi dell'Erario, o di dover far prevalere l'interesse della maggioranza a quelli della minoranza dei cittadini, pure è mestieri osservare che mediante la soppressione degli indicati tronchi non vengono frustrati i voti della maggior parte della popolazione ecc.

Quale è stata la necessità di sopprimere la linea Foggia-Eboli?

Quella di non concedere le linee del Sannio col sistema della sovvenzione, con cui non avrebbe potuto prenderle la Compagnia delle Meridionali!

Quale è stato il vero sagrifizio che si è fatto con la Convenzione del 28 novembre!

Quello degl'interessi del troppo esausto tesoro dello Stato!

In che modo si è favorita la maggior parte dei cittadini?

Con sopprimersi una Ferrovia!!...

§ 6.°

Quando anche voglia adottarsi il sistema di dare una garentía di prodotto chilometrico alle Ferrovie del Sannio, lo Stato e le popolazioni guadagneranno di più senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli.

Da tutto ciò che ò detto innanzi si comprende benissimo che quando io parlo di una garentia di prodotto a darsi per la Concessione delle Ferrovie del Sannio, non intendo certamente dire che tal garentia debba essere nè delle 34 mila, nè delle 31 mila lire proposte dalla Convenzione del 28 novembre e dalla Commissione attuale della Camera.

Or quale sarebbe la giusta garentia di prodotto chilometrico da assicurare alle linee del Sannio?

È inutile discuterlo:

Quella che chiese il Cav. Jacobelli.;

Quella che fu stabilita nel progetto di Legge del Deputato Nisco;

Quella che fu indicata nell'altro progetto di Legge sottoscritto da 50 Deputati;

Quella che fu stabilita dalla Commissione della Camera nei Capitoli da essa redatti nel 1862;

Quella *di lire* 22 *mila* di prodotto brutto chilometrico.

Tal garentia, atteso il dimostrato *vero* costo delle linee, corrisponde esattamente ad un non lieve interesse sulla somma del capitale necessario all'intrapresa.

Ed invero, poichè l'articolo 17 della Convenzione annessa alla Concessione del 1862 stabilisce che il massimo della spesa cui con la garentia di 29 mila lire era tenuta la Società delle Meridionali poteva essere di 250 mila lire al chilometro, che si elevano poi a 280 mila aggiungendovisi il materiale mobile, risulta ad evidenza che essendo minore di un quarto almeno il costo delle Ferrovie del Sannio, la garentia delle 29 mila deve ridursi al *maximun* a 22 mila lire

Ciò posto, dimostro la mia tesi con la solita eloquenza delle cifre.

Partendo sempre da ciò che ò detto innanzi, cioè che fra 25 anni le Ferrovie dell'Italia Meridionale daranno il prodotto di lire 29 mila al chilometro, si à che esse ne daranno 22 mila fra diciasette anni, e quindi per il calcolo derivante dal quadro pag. 87, lo Stato pagherebbe la somma totale di circa . 31,000,000

Aggiungendo a tal somma l'ammontare dimostrato innanzi, pagina 96, di tutto l'onere dello

Riporto	31,000,000
Stato per la linea Foggia-Eboli, se non sarà soppressa	121,800,000
si avrà una somma	152,800,000

Tale somma dunque di 152,800,000 rappresenta l'onere totale dello Stato se, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concederanno con la competente garentia le linee del Sannio.

Ma di sopra ò dimostrato che col sistema della Convenzione del 28 novembre, oltre la soppressione della linea, lo Stato avrà un onere di 271,000,000 secondo la proposta di Legge, e di 182,000,000 almeno secondo le modifiche della Commissione.

Dunque in tutti i casi essendo la cifra di 152,800,000 inferiore alle altre di 271,000,000 o di 182,000,000, trovasi dimostrato il mio assunto, che concedendosi pure con una competente garentia di prodotto chilometrico le linee del Sannio, non si debba sopprimere la linea Foggia-Eboli, come stabilisce la Convenzione del 28 novembre, e molto maggior vantaggio ne risentirebbero le finanze dello Stato, e le popolazioni.

Or mi sia permesso domandare:

Se il Governo non ignorava, e non poteva ignorare certamente, tutti i precedenti della Camera, della Commissione di essa, delle domande

di Concessione delle linee del Sannio nel 1861 e 1862; se in tutti questi Atti *è stata sempre costante la cifra di lire* 22 *mila* al chilometro da garentirsi di prodotto brutto per le Ferrovie del Sannio, se fossero state concesse, per qual ragione ora che esse si concedono alla Società delle Meridionali si eleva tal garentia nientemeno che a lire 34 mila? O forse dal 1862 in qua è cresciuto il costo delle Ferrovie del Sannio, e son cangiate le località in modo da non far più avverare che *le Alpi sieno sempre Alpi, e gli Appennini sempre Appennini*? E chi non conosce invece a qual ragione immensamente più bassa del calcolo fissato nelle rispettive Concessioni si stanno ora costruendo tutte le Ferrovie, e specialmente le Calabro-Sicule?

Eppure dopo ciò che avvenne di scandalo nella costruzione delle Ferrovie Liguri, i cui dettagli trovansi diligentemente enunciati e documentati con la indicazione dei contratti fatti nel giornale la *Monarchia Italiana*, in uno dei numeri pubblicati pochi giorni prima della caduta del Ministero Ricasoli; dopo che tutto il mondo conosce a qual prezzo si costruiscano effettivamente dagli ultimi intraprenditori le Ferrovie; e finalmente dopo che tutto il paese conosce bene i favolosi benefizî della costruzione delle stesse Ferrovie Meridionali, pareva impossibile che si fossero per

nuove Concessioni rimasti gli stessi non dirò errori ma orrori, per i quali certamente avviene che le nostre finanze fioriscano giornalmente dippiù.... per la loro miseria!

E poichè ò parlato degli scandali avvenuti nella costruzione delle Ferrovie Liguri, e dell'articolo della *Monarchia Italiana*, piacerà certo a' miei lettori di vederlo qui trascritto. Esso è intitolato — FERROVIE LIGURI — e dice così:

Mentre i Rappresentanti della nazione stanno battagliando tanto, ed affannandosi per fare entrare poche migliaia di lire nell'esauste casse dello Stato, ecco come da un'altra parte i marenghi ne escono a palate.

Il Governo per la costruzione della Ferrovia delle due riviere à dato ben oltre a 390 *mila lire al chilometro al Duca di Galliera e Compagnia. Questi cedè il ramo che corre da Voltri a Nizza ai signori Talacchini e Laschi, per sole* 320 *mila lire al chilometro, guadagnando la somma di circa . . . . . L.* 10,780,000

Talacchini e Laschi, separatone poi l'armamento, che cederono tuttò a Novelli e Leidi per 28,000 *lire al chilometro, subappaltarono la costruzione dei varii tronchi ai seguenti prezzi e coi seguenti profitti:*

Da Voltri a Savona alla Società

Riporto L. 10,780,000

Clerici e Compagnia per 180,000 *lire al chilometro senza espropriazione, fatta deduzione della quale, resteranno all'impresa Talacchini e Laschi oltre a* . . . . . » 3,400,000

Da Savona a Santa Croce ai signori Damiano Riccio e Compagnia, per 154,500 *lire al chilometro, con espropriazione, quindi su* 45 *chilometri un guadagno netto di* . . . . . » 6,187,500

Da Santa Croce ad Oneglia, con espropriazione alla Società Gragnani e Compagnia di Livorno per 185,000 *lire al chilometro, col profitto di oltre* . . . . . » 2,340,000

Da Oneglia a Santo Stefano ai signori Negri e Menotti con espropriazione per 142,500 *lire al chilometro, quindi su* 14 *chilometri un profitto di* . . . . . » 2,093,000

Da Santo Stefano a San Rocco (presso San Remo) altri 14 *chilometri circa dati a Clivio Firpo e Compagnia, sempre con espropriazione, per* 114 *mila lire al chilom., quindi* » 2,492,000

Da San Rocco a Ventimiglia a Beltrami Visconti e Compagnia altri 15 *chilometri circa per lire* 127 *mila*

grandi Società già esistenti, ad uno dei famosi *gruppi*, perchè non si son date alle Romane? Giacchè il Governo à trattato con le Romane le tante cose per formare quel *gruppo*, perchè non vi à pure incluse le Ferrovie Sannitiche?

Dando queste alle Romane, la garanzia dello Stato per esse doveva esser non di 34, non di 31, non di 29 mila, ma inferiore alle L. 27,500 al chilometro. Imperciocchè se il signor Delahante nella sua offerta del mese di luglio 1862, pag. 17 del Rapporto della Commissione della Camera, tornata del 26 luglio 1862, domandò la Concessione di tutte le Ferrovie Meridionali, comprese le Sannitiche, e per esse chiese in coacervo la garentia di lire 27,500 di prodotto brutto chilometrico, e se le linee tutte comprendevano le principali a due binarii e quindi di maggior costo, e le diramazioni, come le Sannitiche, ad un binario solo, egli è evidente che per queste poteva con la Società delle Romane il Governo fissare una garentia inferiore alle lire 27,500 al chilometro.

Ecco come dice l'offerta del signor Delahante a questo proposito:

Mi obbligo a prendere la Concessione di una linea non indicata nella suddetta legge (quella Rothschildt). *Questa linea ad un solo binario va da Capua a Termoli per Telese e Benevento, con diramazioni dal Torello a Piedimonte, da Benevento a Foggia, e da Foggia a Manfredonia.*

Riporto L.	32,994,500
Dicesi pur novellamente subappaltato da Santa Croce ad Oneglia per lire 165 *mila, vi sarebbe quindi una novella speculazione di circa . . .* «	407,000
Totale L.	33,401,500

Pertanto su meno che 150 *chilometri di strada si è già a quest'ora realizzata dagli speculatori la non piccola somma di oltre a trentatre milioni senza punto lavorare. La stessa cosa poco presso si è ripetuta, o sta ripetendosi su tutto il resto della linea, cosicchè dei cento ed otto milioni, una cinquantina almeno andranno ingoiati dagli speculatori. Come con siffatti contratti possano ristorarsi le finanze dello Stato non sappiamo comprendere. Povera tassa sulle Strade Ferrate, povera tassa sulle industrie!... quando ci renderete altrettanto?*

Non mi è ignoto che una parte di tutti i suddetti scandalosi profitti andarono poi in fumo per esservisi, da chi si doveva, convenientemente badato; ma conosco altresì che un'altra parte è rimasta di tali profitti. E se non altro, dal sopra trascritto articolo emergono le prove di un fatto, che se non andò poi tutto a compimento, si ebbe almeno il coraggio e l'audacia di consumare.

E mi si permetta rivolgermi pure rispettosamente alla Onorevole Commissione della Ca-

mera, e domandarle; perchè con permettere alle linee del Sannio l'assicurazione di un prodotto di lire 31 mila al chilometro si è contraddetto il fatto proprio del 1862? Non mi si dirà certamente che i componenti l'attuale Commissione Onorevoli Correnti, Giuliani, Nisco, Conforti, Castagnola, Fiorenzi, Berardi, Berti-Pichat, non siano i medesimi della Commissione del 1862 composta degli Onorevoli Nisco, Bonghi, Trezzi, De Luca, Leardi, Susani, Tonelli, Guerrieri, Grattoni. Io credo doversi considerare l'attuale essere come individuo morale la stessa Commissione del 1862, e non potere quindi disconoscere il fatto proprio precedente, ad onta del cangiamento dei componenti. Or come mai gli Onorevoli Signori della Commissione ànno dimenticato ed ànno distrutto *senza alcuna ragione* tutto ciò che la Commissione stessa aveva stabilito nel 1862?

E l'Onorevole signor Deputato Nisco, il quale fu nella precedente ed è nella attuale Commissione, il quale fu il primo a consigliare, a proporre, a sostenere l'assicurazione di 22 mila lire di prodotto brutto chilometrico per le linee del Sannio; egli che di queste per tante e tante ragioni conosce profondamente e meglio di qualunque altro il costo vero, l'andamento, il prodotto, il vantaggio, tutto insomma; à egli pure

Posto ciò io non comprendo come siasi scritto alla pagina 16 del rapporto del Ministro ciò che segue:

Quantunque il sopprimere concessioni già fatte riesca rincrescevole sempre, non esitiamo a riconoscerlo, e non possa esser plausibilmente consigliato, se non quando lo impone la necessità, come avviene al presente, in cui ci troviamo nel dilemma o di sacrificare in modo elevatissimo gl'interessi dell'Erario, o di dover far prevalere l'interesse della maggioranza a quelli della minoranza dei cittadini, pure è mestieri osservare che mediante la soppressione degli indicati tronchi non vengono frustrati i voti della maggior parte della popolazione ecc.

Quale è stata la necessità di sopprimere la linea Foggia-Eboli?

Quella di non concedere le linee del Sannio col sistema della sovvenzione, con cui non avrebbe potuto prenderle la Compagnia delle Meridionali!

Quale è stato il vero sagrifizio che si è fatto con la Convenzione del 28 novembre!

Quello degl'interessi del troppo esausto tesoro dello Stato!

In che modo si è favorita la maggior parte dei cittadini?

Con sopprimersi una Ferrovia!!...

§ 6.°

Quando anche voglia adottarsi il sistema di dare una garentia di prodotto chilometrico alle Ferrovie del Sannio, lo Stato e le popolazioni guadagneranno di più senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli.

Da tutto ciò che ò detto innanzi si comprende benissimo che quando io parlo di una garentia di prodotto a darsi per la Concessione delle Ferrovie del Sannio, non intendo certamente dire che tal garentia debba essere nè delle 34 mila, nè delle 31 mila lire proposte dalla Convenzione del 28 novembre e dalla Commissione attuale della Camera.

Or quale sarebbe la giusta garentia di prodotto chilometrico da assicurare alle linee del Sannio?

È inutile discuterlo:

Quella che chiese il Cav. Jacobelli.;

Quella che fu stabilita nel progetto di Legge del Deputato Nisco;

Quella che fu indicata nell'altro progetto di Legge sottoscritto da 50 Deputati;

Quella che fu stabilita dalla Commissione della Camera nei Capitoli da essa redatti nel 1862;

Quella *di lire* 22 *mila* di prodotto brutto chilometrico.

Tal garentia, atteso il dimostrato *vero* costo delle linee, corrisponde esattamente ad un non lieve interesse sulla somma del capitale necessario all'intrapresa.

Ed invero, poichè l'articolo 17 della Convenzione annessa alla Concessione del 1862 stabilisce che il massimo della spesa cui con la garentia di 29 mila lire era tenuta la Società delle Meridionali poteva essere di 250 mila lire al chilometro, che si elevano poi a 280 mila aggiungendovisi il materiale mobile, risulta ad evidenza che essendo minore di un quarto almeno il costo delle Ferrovie del Sannio, la garentia delle 29 mila deve ridursi al *maximun* a 22 mila lire

Ciò posto, dimostro la mia tesi con la solita eloquenza delle cifre.

Partendo sempre da ciò che ò detto innanzi, cioè che fra 25 anni le Ferrovie dell'Italia Meridionale daranno il prodotto di lire 29 mila al chilometro, si à che esse ne daranno 22 mila fra diciasette anni, e quindi per il calcolo derivante dal quadro pag. 87, lo Stato pagherebbe la somma totale di circa . 31,000,000

Aggiungendo a tal somma l'ammontare dimostrato innanzi, pagina 96, di tutto l'onere dello

Riporto	31,000,000
Stato per la linea Foggia-Eboli, se non sarà soppressa	121,800,000
si avrà una somma	152,800,000

Tale somma dunque di 152,800,000 rappresenta l'onere totale dello Stato se, senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, si concederanno con la competente garentia le linee del Sannio.

Ma di sopra ò dimostrato che col sistema della Convenzione del 28 novembre, oltre la soppressione della linea, lo Stato avrà un onere di 271,000,000 secondo la proposta di Legge, e di 182,000,000 almeno secondo le modifiche della Commissione.

Dunque in tutti i casi essendo la cifra di 152,800,000 inferiore alle altre di 271,000,000 o di 182,000,000, trovasi dimostrato il mio assunto, che concedendosi pure con una competente garentia di prodotto chilometrico le linee del Sannio, non si debba sopprimere la linea Foggia-Eboli, come stabilisce la Convenzione del 28 novembre, e molto maggior vantaggio ne risentirebbero le finanze dello Stato, e le popolazioni.

Or mi sia permesso domandare:

Se il Governo non ignorava, e non poteva ignorare certamente, tutti i precedenti della Camera, della Commissione di essa, delle domande

di Concessione delle linee del Sannio nel 1861 e 1862; se in tutti questi Atti *è stata sempre costante la cifra di lire* 22 *mila* al chilometro da garentirsi di prodotto brutto per le Ferrovie del Sannio, se fossero state concesse, per qual ragione ora che esse si concedono alla Società delle Meridionali si eleva tal garentia nientemeno che a lire 34 mila? O forse dal 1862 in qua è cresciuto il costo delle Ferrovie del Sannio, e son cangiate le località in modo da non far più avverare che *le Alpi sieno sempre Alpi, e gli Appennini sempre Appennini*? E chi non conosce invece a qual ragione immensamente più bassa del calcolo fissato nelle rispettive Concessioni si stanno ora costruendo tutte le Ferrovie, e specialmente le Calabro-Sicule?

Eppure dopo ciò che avvenne di scandalo nella costruzione delle Ferrovie Liguri, i cui dettagli trovansi diligentemente enunciati e documentati con la indicazione dei contratti fatti nel giornale la *Monarchia Italiana*, in uno dei numeri pubblicati pochi giorni prima della caduta del Ministero Ricasoli; dopo che tutto il mondo conosce a qual prezzo si costruiscano effettivamente dagli ultimi intraprenditori le Ferrovie; e finalmente dopo che tutto il paese conosce bene i favolosi benefizî della costruzione delle stesse Ferrovie Meridionali, pareva impossibile che si fossero per

nuove Concessioni rimasti gli stessi non dirò errori ma orrori, per i quali certamente avviene che le nostre finanze fioriscano giornalmente dippiù.... per la loro miseria!

E poichè ò parlato degli scandali avvenuti nella costruzione delle Ferrovie Liguri, e dell'articolo della *Monarchia Italiana*, piacerà certo a' miei lettori di vederlo qui trascritto. Esso è intitolato — FERROVIE LIGURI — e dice così:

Mentre i Rappresentanti della nazione stanno battagliando tanto, ed affannandosi per fare entrare poche migliaia di lire nell'esauste casse dello Stato, ecco come da un'altra parte i marenghi ne escono a palate.

Il Governo per la costruzione della Ferrovia delle due riviere à dato ben oltre a 390 *mila lire al chilometro al Duca di Galliera e Compagnia. Questi cedè il ramo che corre da Voltri a Nizza ai signori Talacchini e Laschi, per sole* 320 *mila lire al chilometro, guadagnando la somma di circa . . . . . L.* 10,780,000

Talacchini e Laschi, separatone poi l'armamento, che cederono tuttò a Novelli e Leidi per 28,000 *lire al chilometro, subappaltarono la costruzione dei varii tronchi ai seguenti prezzi e coi seguenti profitti:*

Da Voltri a Savona alla Società

Riporto L. 10,780,000

Clerici e Compagnia per 180,000 *lire al chilometro senza espropriazione, fatta deduzione della quale, resteranno all'impresa Talacchini e Laschi oltre a* . . . . . » 3,400,000

Da Savona a Santa Croce ai signori Damiano Riccio e Compagnia, per 154,500 *lire al chilometro, con espropriazione, quindi su* 45 *chilometri un guadagno netto di* . . . . » 6,187,500

Da Santa Croce ad Oneglia, con espropriazione alla Società Gragnani e Compagnia di Livorno per 185,000 *lire al chilometro, col profitto di oltre* . . . . . » 2,340,000

Da Oneglia a Santo Stefano ai signori Negri e Menotti con espropriazione per 142,500 *lire al chilometro, quindi su* 14 *chilometri un profitto di* . . . . . » 2,093,000

Da Santo Stefano a San Rocco (presso San Remo) altri 14 *chilometri circa dati a Clivio Firpo e Compagnia, sempre con espropriazione, per* 114 *mila lire al chilom., quindi* » 2,492,000

Da San Rocco a Ventimiglia a Beltrami Visconti e Compagnia altri 15 *chilometri circa per lire* 127 *mila*

Riporto L. 27,292,500

al chilometro, con espropriazione, quindi il profitto di . . . . . » 2,475,000

Resta a speculare sugli ultimi otto chilometri tra Ventimiglia ed il confine francese. Intanto però gl'impresarii di terza mano ànno già in parte subappaltato ad altri di quarta mano, ed abbiamo già raccolti i seguenti dati sulla loro speculazione. Per esempio, gli impresarii dal Letimbro a Santa Croce ànno subappaltati i primi loro sei chilometri tra il Letimbro e Vado a certo Tieppo per 15 *mila lire al chilometro; ànno pur ceduto tutto il resto fino a Finale, e stan per cedere fino a Santa Croce col profitto di* . . . . . » 3,113,000

Il Signor Tieppo poi che aveva preso il tronco dal Letimbro al Vado per 55 *mila lire al chilometro, lo à ancora subappaltato ad impresarii di quinta mano a lire* 36 *mila al chilometro con un profitto per tutti e sei i chilometri di* . . . . . » 114,000

Come si potrà poi costruir bene questo tronco il cui prezzo nelle mani degli speculatori fu ridotto da 398 *a sole* 36 *mila lire al chilometro, non compreso l'armamento?*

Riporto L.	32,994,500
Dicesi pur novellamente subappaltato da Santa Croce ad Oneglia per lire 165 *mila, vi sarebbe quindi una novella speculazione di circa* . . «	407,000
Totale L.	33,401,500

Pertanto su meno che 150 *chilometri di strada si è già a quest'ora realizzata dagli speculatori la non piccola somma di oltre a trentatre milioni senza punto lavorare. La stessa cosa poco presso si è ripetuta, o sta ripetendosi su tutto il resto della linea, cosicchè dei cento ed otto milioni, una cinquantina almeno andranno ingoiati dagli speculatori. Come con siffatti contratti possano ristorarsi le finanze dello Stato non sappiamo comprendere. Povera tassa sulle Strade Ferrate, povera tassa sulle industrie!... quando ci renderete altrettanto?*

Non mi è ignoto che una parte di tutti i suddetti scandalosi profitti andarono poi in fumo per esservisi, da chi si doveva, convenientemente badato; ma conosco altresì che un'altra parte è rimasta di tali profitti. E se non altro, dal sopra trascritto articolo emergono le prove di un fatto, che se non andò poi tutto a compimento, si ebbe almeno il coraggio e l'audacia di consumare.

E mi si permetta rivolgermi pure rispettosamente alla Onorevole Commissione della Ca-

mera, e domandarle; perchè con permettere alle linee del Sannio l'assicurazione di un prodotto di lire 31 mila al chilometro si è contraddetto il fatto proprio del 1862? Non mi si dirà certamente che i componenti l'attuale Commissione Onorevoli Correnti, Giuliani, Nisco, Conforti, Castagnola, Fiorenzi, Berardi, Berti-Pichat, non siano i medesimi della Commissione del 1862 composta degli Onorevoli Nisco, Bonghi, Trezzi, De Luca, Leardi, Susani, Tonelli, Guerrieri, Grattoni. Io credo doversi considerare l'attuale essere come individuo morale la stessa Commissione del 1862, e non potere quindi disconoscere il fatto proprio precedente, ad onta del cangiamento dei componenti. Or come mai gli Onorevoli Signori della Commissione ànno dimenticato ed ànno distrutto *senza alcuna ragione* tutto ciò che la Commissione stessa aveva stabilito nel 1862?

E l'Onorevole signor Deputato Nisco, il quale fu nella precedente ed è nella attuale Commissione, il quale fu il primo a consigliare, a proporre, a sostenere l'assicurazione di 22 mila lire di prodotto brutto chilometrico per le linee del Sannio; egli che di queste per tante e tante ragioni conosce profondamente e meglio di qualunque altro il costo vero, l'andamento, il prodotto, il vantaggio, tutto insomma; à egli pure

l'Onorevole Deputato Nisco votato con la maggioranza della Commissione sulla Convenzione del 28 novembre? Io non dovrei supporlo, poichè ciò facendo egli à rinnegato il fatto suo proprio, le sue proposte, i suoi scritti, i suoi opuscoli, le sue memorie! Se non che vuolsi che anche esso Onorevole Deputato abbia votato con la maggioranza della Commissione. E non poteva essere diversamente, poichè nessuna minoranza ebbe mai l'onore di averlo a suo lato!...

Ed infine domando ai 50 Onorevoli Deputati, autori della proposta di Legge per le Ferrovie del Sannio con la garanzia di lire 22 mila al chilometro, pagina 78, se voteranno essi la Convenzione che di tanto à elevato tal garanzia; e se anche essi rinnegheranno il loro proprio fatto e le loro medesime proposte del 1862.

Aspettino gli elettori l'appello nominale e lo sapranno!...

E mi sia pur permesso fare un'ultima osservazione. Le linee del Sannio formando traversate degli Appenini, le quali mettono in comunicazione l'Adriatico col Mediterraneo, ànno le loro due estremità che metton capo una su le linee della Società delle Romane, l'altra su quelle della Società delle Meridionali,

Or quando anche voglia ammettersi la convenienza di concedere le Sannitiche ad una delle

grandi Società già esistenti, ad uno dei famosi *gruppi,* perchè non si son date alle Romane? Giacchè il Governo à trattato con le Romane le tante cose per formare quel *gruppo*, perchè non vi à pure incluse le Ferrovie Sannitiche?

Dando queste alle Romane, la garanzia dello Stato per esse doveva esser non di 34, non di 31, non di 29 mila, ma inferiore alle L. 27,500 al chilometro. Imperciocchè se il signor Delahante nella sua offerta del mese di luglio 1862, pag. 17 del Rapporto della Commissione della Camera, tornata del 26 luglio 1862, domandò la Concessione di tutte le Ferrovie Meridionali, comprese le Sannitiche, e per esse chiese in coacervo la garentia di lire 27,500 di prodotto brutto chilometrico, e se le linee tutte comprendevano le principali a due binarii e quindi di maggior costo, e le diramazioni, come le Sannitiche, ad un binario solo, egli è evidente che per queste poteva con la Società delle Romane il Governo fissare una garentia inferiore alle lire 27,500 al chilometro.

Ecco come dice l'offerta del signor Delahante a questo proposito:

Mi obbligo a prendere la Concessione di una linea non indicata nella suddetta legge (quella Rothschildt). *Questa linea ad un solo binario va da Capua a Termoli per Telese e Benevento, con diramazioni dal Torello a Piedimonte, da Benevento a Foggia, e da Foggia a Manfredonia.*

.... 4. *Per la totalità delle linee formanti l'antica rete* (quella concessa a Bastogi), *e per la nuova da Capua a Termoli con le sue ramificazioni, io mi contenterò di una garentia annua* in media *di lire* 27,500 *di reddito lordo chilometrico.*

Or se la garentia *in media* chiesta per tutte le linee era di 27,500 lire al chilometro, se si fossero ora date alla Società delle Romane le sole linee del Sannio, le quali possono del *gruppo* di essa far parte per le ragioni stesse che militano per la Società delle Meridionali, la garentia sarebbe stata certamente minore delle lire 27,500 al chilometro. E se non altro, almeno questo vantaggio avrebbe ricavato lo Stato!

E non è dunque vero ciò che si è da me asserito, e spero aver dimostrato, che l'effetto della Convenzione del 28 novembre, da qualunque lato voglia guardarsi, *è sempre* quello di aver accresciuto l'onere dello Stato per produrre grandi vantaggi alla Società delle Meridionali?

§ 7.°

Se debba rigettarsi completamente, ovvero con qualche emendamento approvarsi la Legge proposta sul riordinamento delle Ferrovie Italiane, e la Convenzione del 28 novembre.

Uno zelo ben lodevole di una gran parte di Onorevoli Deputati e di cittadini consiglia di non fare opposizione, qualunque sia la proposta governativa, purchè si abbiano le Ferrovie. Ed il discorso che in buona fede si fa comunemente è presso a poco così:

Bisogna fare qualunque sagrifizio purchè si completino le Ferrovie nell' Italia Meridionale; non può negarsi che lo Stato si dispendia di più, e che potrebbero ottenersi dei grandi risparmii, ma questo male è minore del bene che si à assicurando le Ferrovie e specialmente le linee del Sannio; se non si approva la Legge proposta e la Convenzione del 28 novembre, non si avranno per ora le Ferrovie; e fra il bivio di non aver le strade, almeno per ora, o di approvare la Legge e la Convenzione, comunque gravosa all'Erario, è certamente meglio appigliarsi a quest'ultimo partito, e bisogna votare la proposta del Ministero.

di Concessione delle linee del Sannio nel 1861 e 1862; se in tutti questi Atti *è stata sempre costante la cifra di lire* 22 *mila* al chilometro da garentirsi di prodotto brutto per le Ferrovie del Sannio, se fossero state concesse, per qual ragione ora che esse si concedono alla Società delle Meridionali si eleva tal garentia nientemeno che a lire 34 mila? O forse dal 1862 in qua è cresciuto il costo delle Ferrovie del Sannio, e son cangiate le località in modo da non far più avverare che *le Alpi sieno sempre Alpi, e gli Appennini sempre Appennini*? E chi non conosce invece a qual ragione immensamente più bassa del calcolo fissato nelle rispettive Concessioni si stanno ora costruendo tutte le Ferrovie, e specialmente le Calabro-Sicule?

Eppure dopo ciò che avvenne di scandalo nella costruzione delle Ferrovie Liguri, i cui dettagli trovansi diligentemente enunciati e documentati con la indicazione dei contratti fatti nel giornale la *Monarchia Italiana*, in uno dei numeri pubblicati pochi giorni prima della caduta del Ministero Ricasoli; dopo che tutto il mondo conosce a qual prezzo si costruiscano effettivamente dagli ultimi intraprenditori le Ferrovie; e finalmente dopo che tutto il paese conosce bene i favolosi benefizî della costruzione delle stesse Ferrovie Meridionali, pareva impossibile che si fossero per

nuove Concessioni rimasti gli stessi non dirò errori ma orrori, per i quali certamente avviene che le nostre finanze fioriscano giornalmente dippiù.... per la loro miseria!

E poichè ò parlato degli scandali avvenuti nella costruzione delle Ferrovie Liguri, e dell'articolo della *Monarchia Italiana*, piacerà certo a' miei lettori di vederlo qui trascritto. Esso è intitolato — FERROVIE LIGURI — e dice così:

Mentre i Rappresentanti della nazione stanno battagliando tanto, ed affannandosi per fare entrare poche migliaia di lire nell'esauste casse dello Stato, ecco come da un'altra parte i marenghi ne escono a palate.

Il Governo per la costruzione della Ferrovia delle due riviere à dato ben oltre a 390 *mila lire al chilometro al Duca di Galliera e Compagnia. Questi cedè il ramo che corre da Voltri a Nizza ai signori Talacchini e Laschi, per sole* 320 *mila lire al chilometro, guadagnando la somma di circa . . . . . L.* 10,780,000

Talacchini e Laschi, separatone poi l'armamento, che cederono tuttò a Novelli e Leidi per 28,000 *lire al chilometro, subappaltarono la costruzione dei varii tronchi ai seguenti prezzi e coi seguenti profitti:*

Da Voltri a Savona alla Società

Riporto L. 10,780,000

Clerici e Compagnia per 180,000 *lire al chilometro senza espropriazione, fatta deduzione della quale, resteranno all'impresa Talacchini e Laschi oltre a* . . . . . » 3,400,000

Da Savona a Santa Croce ai signori Damiano Riccio e Compagnia, per 154,500 *lire al chilometro, con espropriazione, quindi su* 45 *chilometri un guadagno netto di* . . . . » 6,187,500

Da Santa Croce ad Oneglia, con espropriazione alla Società Gragnani e Compagnia di Livorno per 185,000 *lire al chilometro, col profitto di oltre* . . . . . » 2,340,000

Da Oneglia a Santo Stefano ai signori Negri e Menotti con espropriazione per 142,500 *lire al chilometro, quindi su* 14 *chilometri un profitto di* . . . . . » 2,093,000

Da Santo Stefano a San Rocco (presso San Remo) altri 14 *chilometri circa dati a Clivio Firpo e Compagnia, sempre con espropriazione, per* 114 *mila lire al chilom., quindi* » 2,492,000

Da San Rocco a Ventimiglia a Beltrami Visconti e Compagnia altri 15 *chilometri circa per lire* 127 *mila*

modifichi l'articolo 17, rimanendo la garanzia delle 29 mila lire al chilometro per le linee concesse nel 1862, e per le nuove linee del Sannio si stabilisca il sistema della sovvenzione anche del quarto del capitale necessario per esse. E quando pure volesse darsi alle medesime una garanzia di prodotto brutto chilometrico, questa sia di lire 22 mila e non oltre. Si riduca ad un milione di lire, pagabile per una volta sola, il favoloso compenso delle 1000 lire a chilometro annue per tutta la rete ferroviaria.

3. Si esprima nella Legge che, quante volte la Compagnia delle Meridionali non voglia a tali condizioni ricevere la Concessione delle Ferrovie del Sannio, restando la linea da Foggia ad Eboli da completarsi a norma della Concessione del 1862, il Governo rimane autorizzato a concedere ad altre Compagnie industriali le Ferrovie del Sannio, col suindicato sistema di una sovvenzione da parte dello Stato, giusta le offerte già presentate, o anche col sistema della garanzia non maggiore di lire 22 mila al chilometro.

Se così si facesse, sarebbero certamente assicurate le Ferrovie dell'Italia Meridionale; e specialmente quelle del Sannio, e cesserebbe ogni timore di coloro i quali credono che, se non si applaudisce alle proposte del Ministro, non si costruiranno per ora le Ferrovie.

Riporto L.	32,994,500
Dicesi pur novellamente subappaltato da Santa Croce ad Oneglia per lire 165 *mila, vi sarebbe quindi una novella speculazione di circa* . . «	407,000
Totale L.	33,401,500

Pertanto su meno che 150 *chilometri di strada si è già a quest'ora realizzata dagli speculatori la non piccola somma di oltre a trentatre milioni senza punto lavorare. La stessa cosa poco presso si è ripetuta, o sta ripetendosi su tutto il resto della linea, cosicchè dei cento ed otto milioni, una cinquantina almeno andranno ingoiati dagli speculatori. Come con siffatti contratti possano ristorarsi le finanze dello Stato non sappiamo comprendere. Povera tassa sulle Strade Ferrate, povera tassa sulle industrie!... quando ci renderete altrettanto?*

Non mi è ignoto che una parte di tutti i suddetti scandalosi profitti andarono poi in fumo per esservisi, da chi si doveva, convenientemente badato; ma conosco altresì che un'altra parte è rimasta di tali profitti. E se non altro, dal sopra trascritto articolo emergono le prove di un fatto, che se non andò poi tutto a compimento, si ebbe almeno il coraggio e l'audacia di consumare.

E mi si permetta rivolgermi pure rispettosamente alla Onorevole Commissione della Ca-

mera, e domandarle; perchè con permettere alle linee del Sannio l'assicurazione di un prodotto di lire 31 mila al chilometro si è contraddetto il fatto proprio del 1862? Non mi si dirà certamente che i componenti l'attuale Commissione Onorevoli Correnti, Giuliani, Nisco, Conforti, Castagnola, Fiorenzi, Berardi, Berti-Pichat, non siano i medesimi della Commissione del 1862 composta degli Onorevoli Nisco, Bonghi, Trezzi, De Luca, Leardi, Susani, Tonelli, Guerrieri, Grattoni. Io credo doversi considerare l'attuale essere come individuo morale la stessa Commissione del 1862, e non potere quindi disconoscere il fatto proprio precedente, ad onta del cangiamento dei componenti. Or come mai gli Onorevoli Signori della Commissione ànno dimenticato ed ànno distrutto *senza alcuna ragione* tutto ciò che la Commissione stessa aveva stabilito nel 1862?

E l'Onorevole signor Deputato Nisco, il quale fu nella precedente ed è nella attuale Commissione, il quale fu il primo a consigliare, a proporre, a sostenere l'assicurazione di 22 mila lire di prodotto brutto chilometrico per le linee del Sannio; egli che di queste per tante e tante ragioni conosce profondamente e meglio di qualunque altro il costo vero, l'andamento, il prodotto, il vantaggio, tutto insomma; à egli pure

Riporto L.	32,994,500
Dicesi pur novellamente subappaltato da Santa Croce ad Oneglia per lire 165 *mila, vi sarebbe quindi una novella speculazione di circa . . .* «	407,000
Totale L.	33,401,500

Pertanto su meno che 150 *chilometri di strada si è già a quest'ora realizzata dagli speculatori la non piccola somma di oltre a trentatre milioni senza punto lavorare. La stessa cosa poco presso si è ripetuta, o sta ripetendosi su tutto il resto della linea, cosicchè dei cento ed otto milioni, una cinquantina almeno andranno ingoiati dagli speculatori. Come con siffatti contratti possano ristorarsi le finanze dello Stato non sappiamo comprendere. Povera tassa sulle Strade Ferrate, povera tassa sulle industrie!... quando ci renderete altrettanto?*

Non mi è ignoto che una parte di tutti i suddetti scandalosi profitti andarono poi in fumo per esservisi, da chi si doveva, convenientemente badato; ma conosco altresì che un'altra parte è rimasta di tali profitti. E se non altro, dal sopra trascritto articolo emergono le prove di un fatto, che se non andò poi tutto a compimento, si ebbe almeno il coraggio e l'audacia di consumare.

E mi si permetta rivolgermi pure rispettosamente alla Onorevole Commissione della Ca-

mera, e domandarle; perchè con permettere alle linee del Sannio l'assicurazione di un prodotto di lire 31 mila al chilometro si è contraddetto il fatto proprio del 1862? Non mi si dirà certamente che i componenti l'attuale Commissione Onorevoli Correnti, Giuliani, Nisco, Conforti, Castagnola, Fiorenzi, Berardi, Berti-Pichat, non siano i medesimi della Commissione del 1862 composta degli Onorevoli Nisco, Bonghi, Trezzi, De Luca, Leardi, Susani, Tonelli, Guerrieri, Grattoni. Io credo doversi considerare l'attuale essere come individuo morale la stessa Commissione del 1862, e non potere quindi disconoscere il fatto proprio precedente, ad onta del cangiamento dei componenti. Or come mai gli Onorevoli Signori della Commissione ànno dimenticato ed ànno distrutto *senza alcuna ragione* tutto ciò che la Commissione stessa aveva stabilito nel 1862?

E l'Onorevole signor Deputato Nisco, il quale fu nella precedente ed è nella attuale Commissione, il quale fu il primo a consigliare, a proporre, a sostenere l'assicurazione di 22 mila lire di prodotto brutto chilometrico per le linee del Sannio; egli che di queste per tante e tante ragioni conosce profondamente e meglio di qualunque altro il costo vero, l'andamento, il prodotto, il vantaggio, tutto insomma; à egli pure

l'Onorevole Deputato Nisco votato con la maggioranza della Commissione sulla Convenzione del 28 novembre? Io non dovrei supporlo, poichè ciò facendo egli à rinnegato il fatto suo proprio, le sue proposte, i suoi scritti, i suoi opuscoli, le sue memorie! Se non che vuolsi che anche esso Onorevole Deputato abbia votato con la maggioranza della Commissione. E non poteva essere diversamente, poichè nessuna minoranza ebbe mai l'onore di averlo a suo lato!...

Ed infine domando ai 50 Onorevoli Deputati, autori della proposta di Legge per le Ferrovie del Sannio con la garanzia di lire 22 mila al chilometro, pagina 78, se voteranno essi la Convenzione che di tanto à elevato tal garanzia; e se anche essi rinnegheranno il loro proprio fatto e le loro medesime proposte del 1862.

Aspettino gli elettori l'appello nominale e lo sapranno!...

E mi sia pur permesso fare un'ultima osservazione. Le linee del Sannio formando traversate degli Appenini, le quali mettono in comunicazione l'Adriatico col Mediterraneo, ànno le loro due estremità che metton capo una su le linee della Società delle Romane, l'altra su quelle della Società delle Meridionali,

Or quando anche voglia ammettersi la convenienza di concedere le Sannitiche ad una delle

grandi Società già esistenti, ad uno dei famosi *gruppi*, perchè non si son date alle Romane? Giacchè il Governo à trattato con le Romane le tante cose per formare quel *gruppo*, perchè non vi à pure incluse le Ferrovie Sannitiche?

Dando queste alle Romane, la garanzia dello Stato per esse doveva esser non di 34, non di 31, non di 29 mila, ma inferiore alle L. 27,500 al chilometro. Imperciocchè se il signor Delahante nella sua offerta del mese di luglio 1862, pag. 17 del Rapporto della Commissione della Camera, tornata del 26 luglio 1862, domandò la Concessione di tutte le Ferrovie Meridionali, comprese le Sannitiche, e per esse chiese in coacervo la garentia di lire 27,500 di prodotto brutto chilometrico, e se le linee tutte comprendevano le principali a due binarii e quindi di maggior costo, e le diramazioni, come le Sannitiche, ad un binario solo, egli è evidente che per queste poteva con la Società delle Romane il Governo fissare una garentia inferiore alle lire 27,500 al chilometro.

Ecco come dice l'offerta del signor Delahante a questo proposito:

Mi obbligo a prendere la Concessione di una linea non indicata nella suddetta legge (quella Rothschildt). *Questa linea ad un solo binario va da Capua a Termoli per Telese e Benevento, con diramazioni dal Torello a Piedimonte, da Benevento a Foggia, e da Foggia a Manfredonia.*

.... 4. *Per la totalità delle linee formanti l'antica rete* (quella concessa a Bastogi), *e per la nuova da Capua a Termoli con le sue ramificazioni, io mi contenterò di una garentia annua* in media *di lire* 27,500 *di reddito lordo chilometrico.*

Or se la garentia *in media* chiesta per tutte le linee era di 27,500 lire al chilometro, se si fossero ora date alla Società delle Romane le sole linee del Sannio, le quali possono del *gruppo* di essa far parte per le ragioni stesse che militano per la Società delle Meridionali, la garentia sarebbe stata certamente minore delle lire 27,500 al chilometro. E se non altro, almeno questo vantaggio avrebbe ricavato lo Stato!

E non è dunque vero ciò che si è da me asserito, e spero aver dimostrato, che l'effetto della Convenzione del 28 novembre, da qualunque lato voglia guardarsi, *è sempre* quello di aver accresciuto l'onere dello Stato per produrre grandi vantaggi alla Società delle Meridionali?

§ 7.°

Se debba rigettarsi completamente, ovvero con qualche emendamento approvarsi la Legge proposta sul riordinamento delle Ferrovie Italiane, e la Convenzione del 28 novembre.

Uno zelo ben lodevole di una gran parte di Onorevoli Deputati e di cittadini consiglia di non fare opposizione, qualunque sia la proposta governativa, purchè si abbiano le Ferrovie. Ed il discorso che in buona fede si fa comunemente è presso a poco così:

Bisogna fare qualunque sagrifizio purchè si completino le Ferrovie nell' Italia Meridionale; non può negarsi che lo Stato si dispendia di più, e che potrebbero ottenersi dei grandi risparmii, ma questo male è minore del bene che si à assicurando le Ferrovie e specialmente le linee del Sannio; se non si approva la Legge proposta e la Convenzione del 28 novembre, non si avranno per ora le Ferrovie; e fra il bivio di non aver le strade, almeno per ora, o di approvare la Legge e la Convenzione, comunque gravosa all'Erario, è certamente meglio appigliarsi a quest'ultimo partito, e bisogna votare la proposta del Ministero.

La risposta brevissima a queste parole sarà da me data in questo paragrafo.

Bisogna fare qualunque sagrifizio purchè si completino le Ferrovie nell'Italia Meridionale.

Rispondo: — Chi voterà la Legge così come è proposta non farà certo alcun sagrifizio. Essi ricadono su ben altri uomini!...

Ma è poi vero almeno che senza assoggettare lo Stato a questi novelli imperdonabili sagrifizii non si avranno le Ferrovie?

Credo avere a sufficienza parlato di ciò nella prima parte di questo lavoro. Col sistema di monopolizzare e di ridurre in poche mani tutte le Ferrovie dell'Italia, quando si sarà sancito per Legge che non vi debbano essere altre Società che quelle delle Lombarde, delle Romane, delle Meridionali e qualche altra, è ben regolare che si dovranno fare tutti i sagrifizii che saranno imposti da queste Compagnie, le quali trovandosi ad avere in sostanza la *privativa* di tutte le Concessioni, sarebbero certamente sciocche se non facessero il loro maggior vantaggio.

Ma se invece si aprisse largo campo all'industria privata, se si fomentassero le gare fra i Concessionarii, se si bandisse il malaugurato sistema di assicurare un prodotto chilometrico alle novelle Strade ferrate, si avrebbero queste assai

meglio costruite, in molto minor tempo, con molto migliori condizioni, e non vi sarebbe alcuna necessità di far fare enormi sagrifizii alla Nazione.

Non può negarsi che lo Stato si dispendia dippiù e che potrebbero ottenersi dei grandi risparmi; ma questo male è minore del bene che si à assicurando le Ferrovie, e specialmente le linee del Sannio.

Rispondo: — Una volta si diceva — *non sunt facienda mala ut eveniant bona.* — Altra volta si badava scrupolosamente a non sciupare il denaro della Nazione, il quale se si compone del tributo del ricco, cui un maggior aumento di pesi non arreca dissesto, si compone pure, e per molta parte, del sudore della fronte del popolo, cui spesso manca il pane per pagare i tributi. E può con coscienza dirsi che importi poco il maggior dispendio dello Stato? E posson dirlo specialmente gli Onorevoli Rappresentanti della Nazione, la quale dà ad essi il grave incarico di sorvegliare e garentire i suoi interessi?

L'Italia deve corredarsi di quante Ferrovie à bisogno, ma non si deve inutilmente barattare il pubblico denaro, tirando il sangue vivo dal popolo, per imbandire lautissima ancor più quella mensa, che già trovasi ben lautamente imbandita..!...

Si prenda esempio dalle altre Nazioni d'Europa, si faccia come esse fanno, e si sarà certi di avere le Ferrovie senza l'imperdonabile ed inutile dispendio dello Stato.

Se non si approva la Legge proposta e la Convenzione del 28 novembre, non si avranno per ora le Ferrovie; e fra il bivio o di non avere le strade almeno per ora, o di approvare la Legge e la Convenzione, comunque gravosa all'Erario, è certamente meglio appigliarsi a quest'ultimo partito, e bisogna votare la proposta del Ministro.

Rispondo: — Se fosse vero il bivio fatale, maledirei chi non votasse la proposta Legge e la Convenzione così come è stata stipulata. Ma noi non siamo mica nell' *aut hoc aut in hoc.*

Io credo che si possa benissimo votar la Legge che assicuri le Ferrovie, ma senza il sagrifizio dello Stato, ed ecco come:

1. Si badi bene ad accogliere, ma con le debite riserve e modifiche, la proposta della formazione de'*gruppi*, poichè essi, così come si vogliono creare, infeuderanno per 99 anni l'industria ferroviaria italiana al monopolio, e se non fosse altro, obbligheranno il paese a pagare per tutta la durata della Concessione le attuali tariffe, il che è un assurdo.

2. Della Convenzione del 28 novembre si

modifichi l'articolo 17, rimanendo la garanzia delle 29 mila lire al chilometro per le linee concesse nel 1862, e per le nuove linee del Sannio si stabilisca il sistema della sovvenzione anche del quarto del capitale necessario per esse. E quando pure volesse darsi alle medesime una garanzia di prodotto brutto chilometrico, questa sia di lire 22 mila e non oltre. Si riduca ad un milione di lire, pagabile per una volta sola, il favoloso compenso delle 1000 lire a chilometro annue per tutta la rete ferroviaria.

3. Si esprima nella Legge che, quante volte la Compagnia delle Meridionali non voglia a tali condizioni ricevere la Concessione delle Ferrovie del Sannio, restando la linea da Foggia ad Eboli da completarsi a norma della Concessione del 1862, il Governo rimane autorizzato a concedere ad altre Compagnie industriali le Ferrovie del Sannio, col suindicato sistema di una sovvenzione da parte dello Stato, giusta le offerte già presentate, o anche col sistema della garanzia non maggiore di lire 22 mila al chilometro.

Se così si facesse, sarebbero certamente assicurate le Ferrovie dell'Italia Meridionale; e specialmente quelle del Sannio, e cesserebbe ogni timore di coloro i quali credono che, se non si applaudisce alle proposte del Ministro, non si costruiranno per ora le Ferrovie.

Se non che un Onorevole Deputato, uomo assai intelligente e pratico nella palestra parlamentare, rifletteva con me che, non volendo certamente il Ministro accogliere queste modificazioni alla Legge ed alla Convenzione se venissero proposte in linea di emendamento nella discussione della Legge, esse non avranno mai la maggioranza della Camera, se almeno la Commissione non le accetti poichè non le à proposte.

Io sono pienamente convinto che la Camera non voterà le modificazioni e gli emendamenti ripulsati dal Ministro, e non accettati dalla Commissione.

Sarà adunque su questa che piomberà intera la responsabilità del risultato.

Ma sarà mai possibile che la Commissione della Camera non accetti ciò che fu proposto dalla Commissione stessa nel 1862?

Del resto io so pur troppo che tutto è possibile in talune contingenze!!...

Ed affinchè non si creda che io intendo fare allusioni ingiuste o irregolari, dal che sono perfettamente lontano, dichiaro apertamente il senso delle mie parole.

La Legge sul riordinamento delle Ferrovie e la Convenzione del 28 novembre interessano

tutte le attuali Compagnie ferroviarie che sono in Italia. Ciò non può negarsi.

Or è noto che tra Amministratori, Rappresentanti, Delegati, Ingegneri, ed altri addetti a tali Compagnie, àvvi un numero forse di oltre a *trenta* Deputati, senza contare quelli che ànno il ben lecito interesse come azionisti delle Compagnie stesse.

Protesto altamente che io ò il più grande rispetto di tutti questi Onorevoli individui, ma non potrà negarsi che essi vanno a trovarsi in una posizione falsa, in quella cioè di dover mancare, ove diano il loro voto, ad uno dei loro doveri, o di Rappresentanti della Nazione, se applaudiranno alla Legge com'è proposta, o di Funzionarii delle Compagnie, se si opporranno alla proposta.

Io non parlo già dei voti dei Ministri Deputati. Essi votando a favore della Legge non cadono in alcuna contraddizione, ed ànno un solo dovere, qual è quello di sostenere la proposta governativa. È vero che coi loro si giunge fino al numero di circa *quaranta* voti che *dovranno* esser favorevoli alla Legge com'è stata proposta.

Ma potranno essi i Deputati Amministratori o in altro modo interessati nelle Compagnie ferroviarie votare in questioni di loro interesse? Potranno essere nello stesso tempo giudici e parti? All'adempimento di quale tra i due loro doveri

daranno la preferenza? Potranno, anche con la più pura intenzione e con la più decisa volontà, serbare quella indifferenza ed imparzialità che si richiede nella votazione?

Ciò è assolutamente impossibile, poichè, mi giova il ripeterlo, essi si trovano a compiere doveri in perfetta opposizione fra loro.

E se essi voteranno?....

Mi si permetta ripetere che in *talune contingenze* tutto divien possibile..!...

§ 8.°

La Convenzione del 28 novembre non è stata stipulata a norma della Legge.

Non mi si dica che io avrei dovuto cominciare il mio scritto con questo paragrafo, e non già metterlo alla fine. — Avrei fatto così se fossi stato certo che, dimostrando come la Legge siesi violata col contratto del 28 novembre, fosse bastata la sola infrazione della Legge a far annullare la Convenzione.

Ma dacchè si è visto che quando i Ministri contrattano in opposizione alla Legge trovan pure

chi sostiene l'opera loro, invocando la teorica della necessità ed utilità del fatto, come è avvenuto recentemente pel contratto del Dazio-consumo, ò creduto dimostrare prima quanto dannosa sia la Convenzione del 28 novembre, affinchè non si fosse posta innanzi la teorica della utilità, e vengo ora per un soprappiù a parlare della manifesta violazione della Legge, la quale vedrà forse anche questa volta l'Onorevole Deputato Marsico rimanere un *nome vano!*

Il Capitolato della Concessione Bastogi forma parte integrante della Legge del 21 agosto 1862, e quindi ciascun articolo di esso è un articolo di Legge, che non potrebbe impunemente infrangersi.

Or l'articolo 38 di tal Capitolato dice così:

Decidendo il Governo di costruire o di concedere nuove linee di Strade ferrate in diramazione di quelle comprese nella presente Concessione, il Concessionario godrà del dritto di preferenza durante il periodo di dieci anni, a partire dalla data del presente Capitolato, semprechè dichiari di accettare le condizioni proposte da altri offerenti *entro quattro mesi dal giorno in cui queste gli saranno state notificate.*

Chi legge la Convenzione del 28 novembre crederà forse o che nessuna offerta vi fosse stata

per aversi la Concessione delle Ferrovie del Sannio, o che le condizioni proposte da altri offerenti sieno quelle che si leggono stipulate nella Convenzione, accettate poi dalle Società delle Meridionali, per effetto del dritto di preferenza accordatole dalla Legge.

Niente di tutto ciò. — Se così fosse andata la cosa, si sarebbe eseguita la Legge.

Invece è necessario che il paese sappia, che in settembre ed in decembre 1863, in aprile, in maggio ed in giugno 1864 il Governo ebbe ripetute domande di Concessione ed offerte di costruire le Ferrovie del Sannio *senza alcuna garentia di prodotto*, e con una semplice *sovvenzione per una volta sola*, a darsi alla intrapresa, sia dallo Stato, sia dalle province interessate.

Di tali offerte alcune, come ò cennato alla pag. 92, si presentavano quando non ancora era surta l'idea de'*gruppi*, e venivano accolte con plauso dal Ministro de'Lavori Pubblici, il quale scriveva così all'offerente:

Il Ministro scrivente pregiasi di dichiararle di aver trovata degna di essere presa in considerazione la di Lei proposta..... e non tralascia di vedere con soddisfazione che l'iniziativa de'privati e delle province, e segnatamente la forza dell'associazione s'ingegnino di venire in sussidio al Governo nella grande impresa dello sviluppo della industria e della ricchezza nazionale, e fa sinceri

voti perchè la S. V. Ill.ma riesca nell'attivazione del suo lodevole divisamento. — *Firmato* MENABREA.

Ed il Conte Menabrea, comunque autore della proposta di Legge de'*gruppi*, pure formolò l'articolo 2 in modo da non produrre una manifesta violazione dell'articolo 38 del Capitolato del 1862, sebbene non ne avesse strettamente eseguite le disposizioni. Almeno, però rimase aperto il campo ad altri Concessionarii.

Ma la Convenzione del 28 novembre è stipulata senza punto tener presente la Legge del 1862.

Una volta che il Ministro aveva altre offerte per le linee del Sannio, doveva notificarle alla Società delle Meridionali, per sapere fra quattro mesi se essa intendeva o nò accettare tali condizioni. Ma non poteva, senza infrangere la Legge, conchiudere un contratto con la detta Società, *senza incaricarsi affatto* delle offerte di altri Concessionarii.

Io comprendo bene che la Compagnia delle Meridionali non poteva accettare le condizioni degli altri offerenti, ma non so comprendere però come si possa fare una Convenzione in disprezzo della Legge.

Aspetterò per vedere se essa sarà approvata, e per quali ragioni!....

Ed a proposito delle ragioni che possono

sostenere la Convenzione del 28 novembre, mi preme qui in fine disingannare i moltissimi i quali in buona fede credono che il mettere *nel gruppo* delle Meridionali le linee del Sannio possa influire allo sviluppo del movimento ed al maggior prodotto delle Ferrovie.

Tutt'al contrario.

Il *gruppo* delle Meridionali, aumentato delle linee del Sannio, e sicuro di un prodotto garentito sia di 34, sia di 31 mila lire al chilometro, avrà ben poco interesse, come è detto innanzi e come dice pure il Ministro, allo sviluppo del movimento. Ma quando le linee del Sannio si concedessero senza garentia di prodotto, il Concessionario dovrebbe adoperare tutt'i mezzi per farle fruttare, ed il loro frutto gioverebbe pure alle linee lungo l'Adriatico ed il Mediterraneo, su cui le Sannitiche vanno ad immettere, e quindi gioverebbe allo Stato ed alle popolazioni. Dunque bisognerebbe promuovere e non distruggere l'interesse a fare che le linee del Sannio fruttino molto. Dunque bisogna concederle senza garentia di prodotto.

E finalmente agli appassionati in buona fede dei *gruppi* mi conviene far osservare, che le linee del Sannio potrebbero da sè sole costituire un magnifico *gruppo*, il quale comincerebbe ora con

circa 350 chilometri di Ferrovie, e potrebbe fra brevissimo tempo aumentarsi delle altre traverse e diramazioni secondarie che dovranno immancabilmente più in là costruirsi, cioè quella da Avellino a Benevento, l'altra per Piedimonte a Presenzano, ovvero da Caianello per Isernia e Valle di Boiano a Campobasso; quella da Foggia a Manfredonia, quella per la Valle Caudina, se sarà prima attuata la linea per la Valle del Calore o viceversa questa, se sarà ora prescelta la prima; ed altre simili.

Ma questo *gruppo* delle Sannitiche, concesso *senz'alcuna garentia di prodotto chilometrico*, non produrrebbe allo Stato quell'immenso dispendio che andrà a produrgli attuandosi la Convenzione del 28 novembre. Questo *gruppo* sarebbe ben desiderato da molte *nuove* Compagnie, perchè esso non à bisogno di garentia di prodotto per esser concesso.

Dopo aver dimostrato il danno gravissimo allo Stato ed alle popolazioni, nonchè alla libertà dell'industria ferroviaria derivante dalla proposta Legge su i *gruppi* delle Ferrovie Italiane e dalla Convenzione del 28 novembre 1864, che cosa mi conviene conchiudere?

Lascio che ogni onesto cittadino conchiuda nella

sua coscienza ciò che gli sarà ispirato dalla lettura di questo scritto.

In quanto a me sarò lietissimo se avrò l'onore di qualche risposta, cui mi reputo fin da ora in dovere di dar replica, sia per farne la confutazione, sia ancora per confessare, se mi toccherà, il mio torto, il che vorrei veramente poter fare.

Mentre sta per mettersi in torchio quest'ultimo foglio di stampa, mi vien dato l'onore di assistere ad un colloquio tra diversi Onorevoli e veramente egregi Deputati al Parlamento.

Alcuni di essi dicevano: — *Lo Stato non può e non deve sopportare l'onere di due linee per andare a Foggia. La Legge del* 1862 *stabilì la linea di Conza, essa è in corso di esecuzione, essa congiungerà Napoli a Foggia più presto che la linea nuova di Foggia; dunque bisogna mantenere la linea di Conza, e non pensare a quella da Benevento a Foggia.*

Altri dicevano: — *La linea di Conza è erronea, e bisogna fare quella di Benevento-Foggia, ma non come vien proposta dal Ministro.*

Onorevoli ed onesti cittadini! Compiacetevi di leggere questo scritto, e troverete che voi tutti avete ragione.

Lo Stato non può e non deve garentire due linee per andare a Foggia. — È verissimo. — Con-

tinui a garentire la sola linea di Conza, e quella di Foggia si farà senza garentia. — Si legga il § 4°, parte seconda.

La linea di Benevento-Foggia non deve concedersi come vien proposta dal Ministro. — È verissimo. — Si leggano i §§ 5°, 6° e 7°, parte seconda.

Dunque rigettate la Legge. — Fate eseguire la Concessione del 1862. Fatevi dire perchè non si accettano le domande per costruire le linee del Sannio *senz'alcuna garentia dello Stato*, e perchè si vogliono *assolutamente* dare alla Società delle Meridionali. Se ciò farete, la linea Conza non sarà abolita, si farà pure quella di Benevento-Foggia, e lo Stato non sarà aggravato. Coraggio dunque, e fermezza, e farete il bene delle popolazioni e della Finanza.

NOTA

Tutt'i documenti che sono indicati nel presente scritto, cioè il progetto di Legge col rapporto del Deputato Nisco, i suoi opuscoli a stampa, il progetto di Legge de' 50 Deputati, la lettera diretta dal Cav. Jacobelli al Ministro a' 28 giugno 1862 col Capitolato e con la Convenzione, gli *originali* contratti di Delahante e di Fiocca, altri contratti d'intraprenditori per le linee del Sannio, i rapporti degl'Ingegneri Parodi e Pesapane, le offerte e domande di Concessione per le Ferrovie del Sannio, *senz' alcuna garentia di prodotto*, presentate al Ministero nel 1863 e 1864, i diversi dispacci officiali del Ministro dei Lavori Pubblici; tutti siffatti documenti, con tutt'i necessarii chiarimenti, sono stati da me depositati presso il Regio Notaio Certificatore Cav. Gaetano Martinez, il quale à assunto l'incarico di darne visione ed anche copie a chiunque lo desideri.

A' 31 *gennaio* 1865.

M. Ungaro.

INDICE

PROEMIO . . . . . *Pag.* 5

PARTE PRIMA. — Concetto generale della Legge proposta e della Convenzione . . . » 7

§ 1° Sul riordinamento delle Ferrovie in gruppi » 9

§ 2° La Convenzione del 28 novembre assolve la Società delle Meridionali da tutti gli inadempimenti al suo primitivo contratto di Concessione del 1862 . . » 21

§ 3° La Convenzione del 28 novembre eleva da 29 fino a 34 mila lire, e non riduce, come si vuol far credere, la garentia del prodotto chilometrico . . . » 25

§ 4° Calcolo effettivo di tutto il maggior vantaggio della Società e di tutto il maggior peso dello Stato derivante dalla Convenzione del 28 novembre . . . » 39

§ 5° Dono di altri 158 milioni, che l'articolo 17 della Convenzione del 28 novembre fa alla Società delle Meridionali . » 47

§ 6° Sul sistema di Sovvenzione introdotto dall'articolo 17 della Convenzione del 28 novembre in luogo della garentia di prodotto fissata nella Convenzione del 1862 » 54

PARTE SECONDA. — Le linee del Sannio . . . » 63

§ 1° Le tre ipotesi del Ministro a riguardo delle Ferrovie del Sannio . . . » 65

§ 2° Come abbia il Ministro valutate le Ferrovie del Sannio . . . . . » 69

§ 3° Vero costo delle Ferrovie del Sannio ricavato da elementi incontestabili . *Pag.* 76

§ 4° Come debbano concedersi le Ferrovie del Sannio . . . . . » 84

§ 5° Senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli, e concedendosi contemporaneamente le linee del Sannio col sistema della Sovvenzione, lo Stato avrebbe speso molto di meno, e le popolazioni si sarebbero vantaggiate molto di più che con la Convenzione del 28 novembre . , » 94

§ 6° Quando anche voglia adottarsi il sistema di dare una garentia di prodotto chilometrico alle Ferrovie del Sannio, lo Stato e le popolazioni guadagneranno di più senza sopprimersi la linea Foggia-Eboli . . . . . » 99

§ 7° Se debba rigettarsi completamente, ovvero con qualche emendamento approvarsi la Legge proposta sul riordinamento delle Ferrovie Italiane, e la Convenzione del 28 novembre . . . . . » 111

§ 8° La Convenzione del 28 novembre non è stata stipulata a norma della Legge . » 118

Nota . . . . . » 125

HE 3097 .U57
Sul progetto di legge presenta
Stanford University Libraries
3 6105 041 813 739